INFORMES
POST-
MALVINAS
AL J. II
(Inteligencia)

C26/10

Industria Argentina

SECTOR		
A	ARMARIO	
B	ESTANTERIA	
C	FICHERO	
D	ESTANTE	
E	CARPETA	
F	BIBLIORATO	
G	CAJA/ON	
H		
I	ALFABETICO	
J	EJEMPLAR	

OBSERV. C26/10

INFORMES POST-MALVINAS AL J. II (Inteligencia)





EMBAJADA DE LA REPUBLICA ARGENTINA
AGREGACION AERONAUTICA



C26/10 A

PANAMA, 8 de febrero de 1984.

OBJETO: Informar sobre publicaciones.

AL JEFE II - INTELIGENCIA.

FUERZA AEREA ARGENTINA
No. 1.204.757
E
S 08-FEB-84

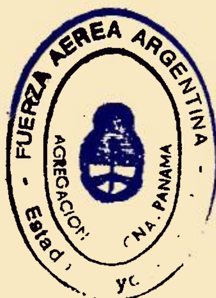
1. Adjunto elevo al señor Jefe publicaciones realizadas en periódicos y revistas locales, referidas a la Fuerza Aérea Argentina, no incluidas en informes anteriores, conforme al siguiente detalle:

1) La Fuerza Aérea Argentina en la guerra de las Malvinas (La Estrella de Panamá, 20 de octubre de 1983).

2) La Fuerza Aérea Argentina en la guerra de las Malvinas (Revista Guitta - octubre de 1983).

3) La Fuerza Aérea Argentina en la guerra de las Malvinas (Revista Guitta - noviembre de 1983).

4) La Fuerza Aérea Argentina en la guerra de las Malvinas (Revista Guitta - febrero de 1984).



Comodoro IDELIO JUAN BRUNO
Agregado Aeronáutico

1

JEFATURA II - INTELIGENCIA
ENTRO 21 FEB 1984
SALIO





EMBAJADA DE LA REPUBLICA ARGENTINA
AGREGACION AERONAUTICA

LA ESTRELLA DE PANAMA JUEVES, 20 DE OCTUBRE DE 1983

La Fuerza Aérea Argentina en la guerra de las Malvinas

El hundimiento de los buques Sir Galahad y Sir Tristan. (8 de junio de 1982)

Todos los aviones estacionados tenían hielo sobre los planos. Los mecánicos, abrigados con gruesas ropas que entorpecían sus movimientos, trabajaban febrilmente para limpiarlos, y junto a sus caras cubiertas por los pasamontañas se formaban pequeñas nubecitas con el vaho de la respiración.

Hacía un frío terrible esa mañana en Río Gallegos, cuando comenzaba el octavo día del mes de junio.

Los pilotos, ya todos veteranos de varias misiones, estaban reunidos en la sala donde repetían diariamente la misma rutina. Desayuno, preguntas y respuestas sobre la evolución de la guerra, noticias del comando y de otras bases. Y, en seguida, de acuerdo con las últimas informaciones sobre la situación, se abocaban a la tarea de calcular preventivamente las características de las misiones más probables. Ganaban tiempo para cuando llegara la orden.

Ese martes, los miembros de una de las escuadrillas tenían algo más en que pensar; faltaban solamente dos días para que llegara el permiso que, en forma rotativa, se daba a todos los pilotos para visitar a sus familias.

Uno de ellos, un joven alférez, reflexionaba: "tendré que hacer las cosas bien en las próximas misiones; no vaya a ser que no llegue al jueves..."

Otro alférez, a más de ochocientos kilómetros de distancia, en las Malvinas, había hecho esa mañana, pocas horas antes, la observación q' iba a generar una formidable actividad aérea de combate durante el resto del día.

Desde un puesto de observación adelantado sobre una colina, el Sudeste de Puerto Argentino, había descubierto buques ingleses de desembarco que se acercaban a las costas. El informe viajó en segundos a Puerto Argentino, de allí al Comando de la FAS en Comodoro Rivadavia y a las bases de los escuadrones de combate.

Llegó el adelanto de la orden en Río Gallegos y los pilotos empezaron a ponerse sobre sus trajes antiexposición el resto de los equipos de vuelo: anti-G; buzos, arneses, etc.

La misión consistía en atacar dos buques de desembarco en Bahía Fitz Roy y probablemente algunas fragatas. Mientras ajustaban los pormenores de la navegación recibieron la orden confirmada y la hora exacta de su ataque. No sobraba mucho tiempo.

En esa primera oleada, debían participar dos escuadrillas de A-4B. En otras misiones, escalonando los horarios sobre el blanco y saliendo de sus respectivas bases, atacarían también los A-4C y los Dagger M-V.

"Dogo" y Mastín" eran los indicativos de llamada de los A-4B, cuyas máquinas estaban cargadas con bombas de doscientos cincuenta kilos.

Como en otras misiones anteriores, los mecánicos los despedían ruidosamente. Mientras los aviones rodaban hacia la cabecera de la pista y aún durante el despegue, los saludaban con gritos de aliento y agitando los brazos. A los pilotos les gustaba, se sentían acompañados. Les hacía ver que los apoyaban y les aumentaba su fuerza interior para emplearse a fondo. Esos mecánicos representaban a toda la gente que esperaba tanto de ellos. Y no querían defraudarlos.

Despegaron normalmente, ascendieron y pusieron rumbo a los KC-130 que los aguardaban para reabastecerlos. Había dos aviones tanque en el punto convenido.

Iniciaron el procedimiento acostumbrado, entrando a las mangueras de a dos. Volaban ya en dirección a las islas y el tiempo era muy bueno.

Cinco de los aviones se aprovisionaron de combustible sin inconvenientes, pero tres no pudieron hacerlo. Probaron cambiando entre los dos KC-130, en las cuatro mangueras, alternaron varias veces las posiciones, pero no lograron tomar combustible por falla en los sistemas. Tal vez provocadas por los depósitos de hielo que habían observado a la mañana temprano. Tuvieron que regresar.

Los cinco aviones restantes, algunos de la escuadrilla Dogo, otros de la Mastín, formaron una sola escuadrilla. Eran ellos: el primer Teniente Cachón, los Tenientes Rinke y Gálvez y los alféreces Carmona y Gómez.

El tiempo empeoró cuando se acercaron a las islas. Seis octavos de nubes muy bajas, con lluvias aisladas pero intensas, que por momentos formaban paredes negras y de aspecto sólido. En altura, el cielo estaba despejado y un espléndido sol cortaba los espacios oscuros entre las nubes y formaba ocasionalmente el arco Iris.

Vieron los primeros islotes, cerraron un poco la formación y se internaron en la Gran Malvina. Pasaron el Estrecho San Carlos sorprendidos por la tranquilidad del vuelo. El silencio de radio acentuaba la extraña sensación de calma. Sin embargo, el cruce de las islas les pareció interminable. Deseaban llegar al blanco cuanto antes.

Volaban cerca de la costa, con rumbo Nordeste y a la vista del mar y faltaba muy poco para alcanzar el objetivo.

Antes que pudieran ver los buques desembocaron de golpe sobre un sector de tierra ocupada por tropas enemigas desembarcadas. Recibieron fuego de armas livianas y el número cuatro sufrió algunos impactos. Fueron pocos segundos de sobresalto que pronto quedaron atrás. No era su misión atacar esa tropa. Tampoco a dos helicópteros que volaban sobre las fuerzas terrestres.

Se acercaban a Puerto Argentino cuando efectuaron un viraje a la derecha con la intención de enfrentar las bahías de Norte a Sur. En el momento de terminar el viraje, el guía levantó un poco su avión y los otros lo siguieron. En ese instante, todos pudieron ver con claridad los dos buques elegidos como blanco.

Se quebró el silencio de radio con un grito:

—¡Allá están! ¡saquen el viraje y "pongan por izquierda"!

Tres de los aviones, que volaban al frente y con rumbo sudoeste, vieron a los dos barcos de flanco, paralelos entre ellos y paralelos a la costa, uno un poco más adelante que el otro.

Desde unas elevaciones próximas a la playa lanzaron un misil. Milagrosamente, pasó entre el número uno y el número dos. Seguramente un Blow Pipe.

Los tres primeros aviones entraron en la corrida final hacia los buques. El guía apuntó al que estaba más al Norte y, a pocos metros lanzó sus bombas. El número dos vio los impactos el agua, a diez o quince metros del casco, como correspondía por el tipo de bombas y espoletas. Habían dado impecablemente en el blanco. A su vez, en el momento justo, apretó el disparador de las suyas, y casi simultáneamente oyó en sus auriculares:

—¡Se fueron largas!

Creyó que eran sus bombas; pero no. El número tres, que volaba a su izquierda, se había adelantado ligeramente y su lanzamiento fue anterior. Las bombas largas eran las del número tres, que después de pasar por encima del buque rebotaron en el agua, subieron a la playa, hicieron impacto contra los vehículos y pertrechos amontonados y explotaron en medio de la tropa.

Las bombas del número dos no se desprendieron de sus ganchos. Confundidos por la exclamación oída por radio, pensó que habían salido y sólo más tarde, cuando notó en su avión la falta de velocidad, comprendió que las llevaba todavía en los portabombas.

El cuatro y el cinco, que iban algo rezagados, al ver los impactos en el primer buque, decidieron instantáneamente atacar al de atrás. Se abrieron con viraje a la izquierda, volvieron a cerrar a la derecha y apuntaron a la segunda nave. Lanzó sus bombas el cuatro y hizo impacto. El cinco arrojó las suyas y pensó que habían caído cortas. Cuando pasó frente al primer buque observó cierta cantidad de humo, producido por los estallidos de los iniciadores de las espoletas, que tardarían todavía unos segundos más en provocar las tremendas explosiones de las cargas principales de las bombas.

Los cinco aviones escaparon por el Sur. Aunque tenían la seguridad de haber destruido los buques, no pudieron ver a sus espaldas las llamaradas enormes y las nubes revueltas y densas de humo negro que se elevaban inclinadas por un fuerte viento.

El Sir Galahad y el Sir Tristram eran dos buques de desembarco, de cinco mil seiscientas setenta y cuatro toneladas, que transportaban setecientos hombres de tropa, los Welsh Guards y los Scotch Guards, desde San Carlos hasta las playas elegidas para desembarcar en Bluff Cove, Bahía Agradable.

Al amparo de tiempo muy malo, con fuertes tormentas que habían impedido hasta ese momento su detección y el ataque de la Fuerza Aérea, llegaron a la zona el martes 8 de junio, cuando las condiciones meteorológicas estaban mejorando. Habían iniciado el desembarco y estaban empezando a armar los lanzadores de misiles Rapier cuando aparecieron los A-4B. En poco menos de cincuenta segundos, los aviones entraron volando a muy baja altura, lanzaron sus bombas y se perdieron a la distancia sin permitir que los buques pudieran defenderse con sus cañones de cuarenta milímetros.

Y antes que se extinguiera el ruido de las turbinas, explotaron las bombas y desataron lo que los mismos ingleses denominaron el infierno de Bluff Cove.

Las explosiones sacudieron al Sir Galahad e hicieron temblar la tierra en las costas. Explotaron también las municiones que el buque llevaba en sus bodegas y las que estaban sobre cubierta y en las grúas de descarga. Los proyectiles cruzaban en todas direcciones obligando a los sobrevivientes a buscar abrigo. El incendio del buque era pavoroso. Los hombres que se habían salvado hasta el momento se arrojaban desesperados al agua, cubierta en parte por petróleo ardiente. En medio de una monstruosa confusión intentaban lanzar balsas y salvavidas a los náufragos, y los helicópteros buscaban entre el fuego y el humo a los hombres que alzaban los brazos pidiendo ayuda.

El Sir Tristram, igualmente averiado, se hallaba a unos cien metros del otro buque, impedido de acudir en su auxilio y luchando para extinguir los principios de incendio que amenazaban extenderse.

NOTA: El presente artículo se extrajo del libro "Guerra Aérea en las Malvinas".

2

Perfectas condiciones A/C radio - 6 cilindros.
Tels.: 69-4666—23-3461 15906

EXCEPCIONAL OPORTUNIDAD

LOCAL COMERCIAL ESPECIALMENTE

APTO PARA BANCO O SIMILAR

EL MEJOR PRECIO POR METRO CUADRADO EN EL AREA DE MAYOR DESARROLLO BANCARIO Y COMERCIAL.
Ave. Nicanor de Obarrio (Calle 50) esquina Calle 53 (Obarrio)

* 2 entradas independientes en Planta Baja sobre ambas calles * 12 estacionamientos privados, * 2 despachos ejecutivos * 4 despachos auxiliares * sala de conferencias * 2 oficinas de telexes * 2 áreas de recepción * 2 bóvedas, * 2 cafeterías, baños, sistemas de seguridad, etc.

SUPERFICIE TOTAL: 662 metros cuadrados
Los interesados pueden solicitar entrevistas con el Sr. Gerente General a los Tels.: 64-8611—64-8549—64-8371

111687

SE VENDE

MERCEDES BENZ
280 S - 1982

Poco uso
$29,850
Llamar al
68-0164

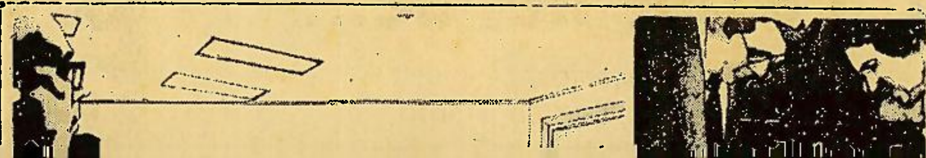
15899

Espejos para su habitación. Sabemos reflejar su buen gusto. Consúltenos

LA GARANTIA



Espejos, Vidrios y Aluminio
Vía España 11-11
Tel.: 63-6733
178994




3

B. agreg.
PANAMA



EMBAJADA DE LA REPUBLICA ARGENTINA
AGREGACIÓN AERONAUTICA

PANAMA, 17 de agosto de 1984.-

OBJETO: Informar sobre celebración del Día de la Fuerza Aérea.

AL JEFE II (Inteligencia).

FUERZA AEREA ARGENTINA
No. 1.204.819
E
S 17-AGO-84

1. Elevo el presente expediente al señor Jefe, a los efectos de informar sobre la celebración del Día de la Fuerza Aérea Argentina realizada en Panamá.

2. Básicamente la celebración consistió en lo siguiente:

1) Recepción Social: A los efectos de no superponerla a la prevista por la República del Ecuador que celebra su Independencia el mismo día, el 9 de agosto en horas de la noche se realizó en los salones del Hotel Continental una cena a la asistieron aproximadamente 150 personas; entre los concurrentes se encontraban: el Vicecanciller, el Nuncio Apostólico, la casi totalidad de los Embajadores Latinoamericanos, la totalidad de los Agregados Militares acreditados, un grupo de oficiales de las Fuerzas de Defensa y de la Fuerza Aérea Panameña, el Jefe de Estado Mayor de la División Aérea Sur, el Secretario del SICOFA y el Director y Subdirector de la IAFAA y un grupo de residentes argentinos; las invitaciones fueron con esposa.
La nota importante fue dada por la asistencia del Presidente de la República Dr. Jorge Illueca, que si bien no entró al lugar de la recepción porque llegó justo a las 20:00 hs, hora de invitación, y en ese momento recien estaban entrando los primeros invitados, me envió a uno de sus edecanes para informarme de su presencia y expresarme su deseo de compartir unos momentos con nosotros pero dada lo circunstancias (poca gente en ese momento y otra obligación posterior) se disculpaba de no entrar al salón. Tres días despues tuve la oportunidad de conversar con el señor Presidente y me reiteró su gran

NO

solidaridad. ///
a la FAA



EMBAJADA DE LA REPUBLICA ARGENTINA
AGREGACION AERONAUTICA

///

Vo deseo de acompañarnos en tal circunstancia para expresarnos su solidaridad.
Cabe señalar que la concurrencia del Presidente a una celebración de una Fuerza Armada es un hecho sin precedentes, ya que rara vez concurre a celebraciones de independencias de países.

2) Publicación periodística: el día 10 de agosto se publicó, en el periódico La Estrella de Panamá, la fotografía de todos los caidos de la Fuerza Aérea en la guerra de Malvinas encabezada con una dedicatoria del Presidente de la República; esto fue logrado a través de una propuesta que le presente y fue aprobada por el mismo. Se agregan dos ejemplares de la publicación.
Este hecho tampoco tiene precedentes en este país y es consecuencia de la profunda estima y admiración que el Presidente tiene por nuestra Fuerza Aérea.

3) Misa en conmemoración de los caidos en Malvinas: el día 10 de agosto a las 10:00 hs. se celebró en la Catedral Metropolitana una misa en acción de gracia por los caidos de la Fuerza Aérea en Malvinas, donde asistió todo el personal de la Embajada Argentina, Agregados Militares y algunos residentes argentinos. Finalizada la misa, la banda de las Fuerzas de Defensa, ubicada en el interior de la Catedral, ejecutó los himnos de Argentina y Panamá.

4) Publicación en la revista GUITTA: esta revista, cuyo dueño es un argentino amigo de la Agregación Aeronáutica, dedicó la tapa del mes de agosto al Día de la Fuerza Aérea y en su interior tambien publicó un artículo relacionado con Malvinas. Se agregan dos ejemplares de la revista.

5) Proyección televisiva: para el programa "Todo por la Patria", que irradian las Fuerzas de Defensa todos los domingos, grabé una presentación, en recordación del día de la Fuerza, de una duración de 15 minutos, la cual consiste en una presentación inicial mia de 2 minutos y luego 13 con escenas de la Guerra de las Malvinas extraidas de la película preparada por la Fuerza Aérea y que se me remitiera oportunamente. El 19 de agosto está prevista su proyección.

2. Finalmente sugiero que teniendo en cuenta la permanente buena predisposición y simpatia que el Dr. Ullueca tiene hacia la Fuerza Aérea, se considere la posibilidad de remitirsele un presente con alguna alegoría aeronáutica; el presidente termina su mandato el 11 de octubre del corriente año.



Comodoro IDELIO JUAN BRUNO
Agregado Aeronáutico

5

DIA DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA

Quiero rendir mi emocionado y sincero homenaje a esos héroes que dieron sus vidas por la Patria en la heroica gesta de Malvinas, a los que lucharon en pos de un ideal que nadie podra cambiar y que los panameños sentimos como propio; "LAS ISLAS MALVINAS FUERON, SON Y SEGUIRAN SIENDO ARGENTINAS".

JORGE E. ILLUECA
Presidente de la República de Panamá


Vicecomodoro Rodolfo DE LA COLINA


Vicecomodoro Hugo C. MEISNER


Mayor Juan J. FALCONIER


Capitán Hugo A. DEL V. PALAVER


Capitán Jorge O. GARCIA


Capitán Fernando J. CASADO


Capitán Rubén H. MARTEL


Capitán Gustavo A. GARCIA CUERVA


Capitán Carlos E. KRAUSE


Capitán Marcelo P. LOTUFO


Primer Teniente Mario H. GONZALEZ


Primer Teniente Manuel O. BUSTOS


Primer Teniente Luis D. CASTAGNARI


Primer Teniente José D. VAZQUEZ


Primer Teniente Daniel F. MANZOTTI


Primer Teniente Luciano GUADAGNINI












REP. DE PANAMA, 10 DE AGOSTO DE 1984

7



EMBAJADA DE LA REPUBLICA ARGENTINA
AGREGACION AERONAUTICA



PANAMA, 16 de abril de 1984.

OBJETO: Elevar publicaciones.

AL JEFE II - INTELIGENCIA.

FUERZA AEREA ARGENTINA
No. 1.204.785
E
S 16-ABR-84

1. Adjunto elevo al señor Jefe publicaciones realizadas en periódicos y revistas locales, referidos a la Fuerza Aérea Argentina, no incluidas en informes anteriores, conforme al siguiente detalle:

1) La Fuerza Aérea Argentina en la Guerra de las Malvinas (Revista Guitta - Marzo 1984.).

2) La Fuerza Aérea Argentina en la Guerra de las Malvinas (La República 1 de abril de 1984).

3) La Fuerza Aérea Argentina en la Guerra de las Malvinas (La República 15 de abril de 1984.)



Comodoro IDELIO JUAN BRUNO
Agregado Aeronáutico

8

EMBAJADA DE LA REPUBLICA ARGENTINA

AGREGACION AERONAUTICA

La fuerza aérea argentina en Las Malvinas

El 2 de enero de 1833 una corbeta de la Armada británica ingresó en la bahía de Puerto Soledad para concretar un primer acto de fuerza, en lo que luego sería el largo litigio de las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, dando lugar a que los sucesivos gobiernos argentinos, hasta 1982 inclusive trataran de obtener la reparación del daño sufrido, por la vía diplomática. En los últimos tiempos dos decisiones de las NN. UU. fueron decididamente favorables a los justos reclamos: la No. 1514 (1960) y la No. 2065 (1965), referidas a la descolonización e invitación a ambos países para negociar la soberanía de las islas, abrieron nuevas posibilidades para la restitución pacífica del bien despojado. La República Argentina negoció en vano durante 17 años, y las únicas respuestas que obtuvo fueron el silencio y el desdén.

El agotamiento de la paciencia argentina hizo estallar la soberbia del colonialismo británico. Cómo ese país se atrevía a desafiar a una "potencia" europea, ocupando una de sus colonias? La respuesta que cabía a tal desatino, según la mentalidad tradicional británica, era el castigo humillante para patentizar quién mandaba. La apresurada organización de una flota increíble demostró que quienes la ordenaron carecían del necesario tino para afrontar la crisis motivada por la acción argentina. Prefirieron, al más puro estilo, decimonónico, penar tamaña osadía como era usual en las épocas pretéritas, olvidando los ejemplos de la historia cercana. Pero, claro, se trataba de una "experiencia punitiva" sin mayor trascendencia y contra un país de "segunda" por lo que no era necesario adoptar precauciones extremas.

No se prestó atención a algunas voces que alertaron sobre el poder aéreo de los argentinos, y los resultados pronto estuvieron a la vista, para asombro del mundo y alarma de los estrategas de la NATO. La metódica destrucción de la tercera flota de guerra del mundo ha puesto en tela de juicio el poderío naval de la alianza atlántica, que ahora sabe que, en un enfrentamiento Este-Oeste, sus navíos de superficie tendrán una vida más efímera cuando se tengan que encarar con la amenaza de una aviación moderna, equipada con armas lanzables de última generación. Ciertamente, ésta es una consecuencia que nunca entró en el cálculo británico, ni de la NATO, a pesar de las previsoras advertencias que se escucharon para aconsejar moderación.

El poder aéreo volvió a plasmarse en una realidad tan contundente que por momentos llegó a hacer vacilar en la intimidad la voluntad públicamente férrea del gobierno británico. Tal vez la Divina Providencia no quiso que los efectos de las operaciones desarrolladas por la Fuerza Aérea alcanzasen todo el éxito que merecían los esfuerzos de tantos valientes, pero eso no debe ser motivo para confundir las conclusiones.

RELATO DE UNO DE LOS PROTAGONISTAS DEL HUNDIMIENTO DEL DESTRUCTOR INGLES TIPO 42 COVENTRY

Veinticinco de mayo de 1982. Este fue un día muy especial por muchas causas. La primera porque era un aniversario más de nuestra Patria y lo podíamos celebrar de la mejor forma: defendiendo la bandera más linda del mundo. La segunda era que una serie de noticias adversas habían hecho decaer la fe de muchos. La tercera que ya el mundo comenzaba a hablar de los pilotos argentinos y ello era un estímulo más para nosotros.

Una misión con aviones A-4B salió a la madrugada, con reabastecimiento nocturno. Uno de ellos no regresó, el Capitán Hugo Angel Del Valle Palaver, el más antiguo de nosotros, ejemplar en todas sus actitudes, supo dar testimonio hasta en la muerte. Cayó un 25 de Mayo como ofrendando su vida por la Patria.



EL RECUERDO

En esta foto de archivo, soldados argentinos hacen un alto en la lucha y defensa de la soberanía del territorio de Las Malvinas, para probar un poco de alimento. Los argentinos demostraron la capacidad frente al poderío de una potencia.

Su indicativo de ese día era "MARTE".

La orden para nosotros también había llegado, emanada de aquellos que tenían la dificilísima misión de planearlas, darles forma, ver sus aptitudes y factibilidades y por último de ordenar su cumplimiento sabiendo que quizás muchos de quienes las cumplen no regresarán nunca más a sus hogares. Estos conductores, muchas veces cuando hablan de sus pilotos y el coraje que tienen, lo hacen con lágrimas en los ojos. Ellos, el Brigadier Crespo y el Brigadier Camblor y sus colaboradores son los que tuvieron la parte más triste y anónima de esta guerra y también son en parte responsables del inmenso éxito de la Fuerza Aérea Argentina.

Blanco: dos buques, piquetes de radar, o sea que controlaban el tránsito de aviones en ese sector, los que se encontraban a unos 30 kilómetros al norte de la Isla de Borbón. Cantidad de Escuadrillas: dos, de tres aviones cada una, la del Primer Teniente Velasco y la mía. Nuestros indicativos eran ese día "ZEUS" y "VULCANO".

Antes del despegue, uno de mis numerales, el Alférez Carmona, tuvo fallas que lo mantuvieron en tierra, por lo que despegamo sólo cinco aviones.

Cada Escuadrilla hacía su propia navegación, o sea que íbamos al mismo blanco por distintas rutas.

Era un hermoso día, o por lo menos así lo veía yo, que me sentía eufórico y con ganas de entrar en combate.

El ya familiar contorno de las islas comenzó a dibujarse a lo lejos cuando una capa de sal comenzó a formarse en mi parabrisas delantero. Esto ya anteriormente había ocurrido en otras misiones y fue solucionado por el Primer Teniente bioquímico Haggi el que encontró una solución que evitaba dicho problema.

Inmediatamente recordé a un mecánico que con todo cariño había limpiado el parabrisas de mi avión y me preguntó si estaba satisfecho con su trabajo. En ese gesto amable desapareció el elemento protector y comenzaron mis penurias.

Llegué al primer punto de notificación, que era Puerto Ruiseñor en la Gran Malvina e hice mi primer contacto con el "Rayo" (nuestro avión de apoyo) indicativo tras el cual operaban normalmente entre otros el Vicecomodoro Pereyra y el Mayor Medina. Ellos nos indicaban si nuestro blanco se había movido o si debíamos cambiar nuestra ruta a fin de evitar patrullas aéreas enemigas a las que denominabamos PAC (Patrulla Aérea de Combate).

Pronto descubrí que no podía cumplir lo que me decía la orden: ir en vuelo rasante sobre tierra desde Puerto Ruiseñor hasta la Isla Rasa, al oeste de la Isla Borbón, en línea recta, pues tenía totalmente disminuida mi visión y terminaría chocando contra algún promontorio del terreno. Coloqué entonces cierto apartamiento a mi ruta original.

Comencé a bordear por el agua, que no tiene más desniveles que las olas, hacia el norte de la Gran Malvina. A mi izquierda y levemente atrás y abajo, casi tocando el mar, volaba mi "numeral de Hierro" como le decía yo, el Teniente Rinke.

Súbitamente con urgencia escuché al "Ranquel" (Vicecomodoro Arturo Pereyra) que me comunicaba: "-Atento que hay un PAC de Harriers entrando a sur por el estrecho de San Carlos!" Dí el comprendido y entendiendo que podía llegar a mi blanco sin que lograran interceptarme, decidí seguir. Luego me contaría este oficial, que la patrulla de aviones enemigos habían estado volando sobre las fragatas hasta ese momento en que se alejaron, sólo tres minutos antes de que atacaramos.

Una vez que dí la vuelta a la parte más alejada de la isla, puse rumbo este para disminuir el apartamiento y coloqué luego el rumbo que debía haber llevado desde un principio. La nariz de mi avión fue buscando en el horizonte el lugar en donde debía visualizar a mi blanco. Efectivamente allí estaban.

No se por qué pero me acordé de una frase que siempre repetía Pepe Biondi: "Que suerte que tengo para las desgracias".

Eran dos fragatas imponentes que se recortaban en el horizonte, rodeadas de una suave neblina, lejos de la costa, muy adentro del mar, y yo me dije: Esta vez viene muy dura la mano, pues vamos a estar mucho tiempo expuestos a su artillería!

Eran una CL-42 y una CL-22, las más modernas y poderosas de toda la flota inglesa.

Dí potencia a mi turbina, apreté el pulsador de mi VHF, grité -Viva la Patria! - e inicié mi corrida final de tiro. Recuerdo que me sentía muy insignificante cuando entraba con mi "numeral de hierro" como única compañía, atacando a esas moles de acero que empezaron a tirarnos apenas entramos al agua, pese a que aún no estabamos en distancia de tiro, a fin de hacernos desistir de nuestro propósito. Sus impactos al principio pegaban muy adelante nuestro; el agua saltaba en grandes chorros y en el aire había explosiones que formaban una franja que tenía vida mientras los dos buques se cubrían de humo a cada nuevo lanzamiento. Me pareció estar en el medio de una película de batallas navales....Pensar que tan sólo tres meses atrás yo ni siquiera hubiera soñado estar viviendo esa terrible y al mismo tiempo emocionante experiencia. La cortina de fuego era realmente muy densa y los dos tiraban con todos los medios de que disponían, por lo que en parte me evitaba ver lo cerca que estaban pegando. El parabrisas tiene tres divisiones de arriba hacia abajo, y sólo se llena de sal la del medio, o sea que por los costados se puede ver.

Mi numeral me preguntó: "-A cual le tiramos señor!? -

"-Vamos a la de atrás que está menos defendida!-" le dije.

Recuerdo que en el momento en que lanzaba mis bombas la otra nave aún me estaba tirando.

Los dos buques habían comenzado a acelerar rápidamente, formándose en proas altos bigotes de espuma, con rumbo hacia el Este, separados entre ellos por una distancia aproximada a los doscientos metros, uno detrás del otro.

Cuando apareció a ambos lados de mi nublado parabrisas la mole del navío, oprimí el disparador de mi bomba y lo "solté", como decimos nosotros, tomándome un margen algo mayor que el de costumbre por mi escasa visión.

Inmediatamente pregunté: "-paso, dos?-" y escuché con inmensa alegría su grito: "-Si señor, aquí estoy detrás suyo y a la vista!"

Casi instantáneamente escuché otra voz en la frecuencia que decía: "-tengo el blanco a la vista y estoy entrando!-"; eran el "Cobra" y el "Pampa"

(PASA A LA PAG. 11-B)





EMBAJADA DE LA REPUBLICA ARGENTINA
AGREGACION AERONAUTICA

LAS FUERZAS....

que iniciaban su ataque. El Teniente "Aguar" había regresado al aterrizaje por problemas en su avión.

El buque que habíamos atacado nosotros se había detenido aparentemente to cado por nuestras bombas, con su proa apuntando hacia el este, mientras el otro, en gesto digno de destacar se volvió a cubrirlo, quedando delante de él y con su proa apuntando al oeste.

Nosotros dos, debido a que toda la atención del enemigo se centraba en los atacantes, tuvimos la oportunidad de ver qué ocurrió mientras nos alejabamos en su suave viraje.

Con una agilidad increíble, más rápido de lo que nadie se pueda imaginar, viró hacia los aviones apuntándoles con su proa, y disparó dos misiles que pueden haber sido Sea Cat o Sea Wolf, los que les pasaron por arriba; luego les presentó el costado, que es donde tiene su mayor capacidad de fuego, y comenzó a cañonearlos. De pronto vimos una llamarada y salió un nuevo misil hacia arriba, directamente hacia el cielo, aparentemente un Sea Dart que empezó a viborear buscando orientarse y luego lo perdí de vista, mientras escuchaba a mi numeral gritar: "-el misill- -mire el misill-"; era el primero de este tipo que yo veía y realmente impresionaba; dicen que su costo es igual al de un avión.

Un segundo después escuchaba al numeral uno preguntar el consabido "-paso dos?-" y éste le contestaba "-si señor y usted le pegó, vi impactar a sus bombas contra el casco del buque y también vi en el otro, a la altura de las líneas de flotación salir una columna de humo negro-!"

Comenzamos a gritar todos al mismo tiempo mientras a ellos aún les estaban tirando, aunque las columnas de agua se veían muy atrás. Gritábamos vivas a la Patria, hasta que una voz, estimo que la del Vicecomodoro "Duro" Pereyra, en el "Rayo" nos llamó al orden diciendo "-hacer silencio en la frecuencia!-"

Sé que no voy a poder expresar lo que se siente normalmente en el vuelo de regreso, y menos en un día tan especial como ese, con la alegría de haber cumplido y sabiendo que estamos vivos por un día más. Es una sensación parecida a la gloria a la plenitud.

Al regreso, que hacíamos por separado, escuché a mi numeral que informaba que su velocímetro no funcionaba, pensé preocupado que le sería imposible atravesar la gruesa capa de nubes que teníamos en frente.

Le pedí a Dios que le ayudara, pues lo único que le quedaba era eyectarse cuando, por tiempo, considerara que estabas sobre tierra.

Comencé a buscarlo por todo el cielo, y de pronto descubrí una estela de condensación, atrás y a mi izquierda; era él. Le ordené, alabeando, reunirnos y cuando estaba agradeciendo ese milagro y mirando su avión para ver si tenía daños, observé una segunda estela; al consultar el Teniente Rinke -alertado por mis señas - supe que no era de un avión amigo, por lo que iniciamos un rápido descenso y entramos en el manto blanco que teníamos abajo.

Un oficial muy querido, por todos nosotros el Mayor "Mike" Sánchez, quién vivió constantemente tratando de hacernos sentir a gusto, cómodos y confortables en nuestra base de asiento, decía, si no me equivoco, que nosotros debíamos burlar a la muerte cuatro veces; la primera cuando cruzabamos el charco, sabiendo que si caíamos más allá de los trescientos kilómetros nadie nos rescataría; la segunda, en el tramo al blanco, acechados por los Harriers; la tercera, en el ataque final y la cuarta, en el regreso con probables averías sobre ese mismo solitario mar.

A lo lejos vi la pista, pulsé el botón de mi equipo de radio y dije: "-en el día de la Patria con la pista a la vista!-" a "nuestros ojos", los vigías del radar; también les dije "-regresando todos y con la misión cumplida!-" Escuché al "Tala" que decía "-nunca pensé que la visión de una pista me parecería tan hermosa!-"

Apenas aterrizamos nos trajeron los primeros resultados de nuestro ataque. Desde tierra vieron que dos minutos después de que salimos habían llegado cuatro aviones Harrier y se quedaron orbitando sobre los buques; poco tiempo después también arribaron helicópteros provenientes de Puerto San Carlos para rescatar los náufragos, pués la fragata atacada por Mariano se hundió rápidamente, mientras la otra se alejaba lentamente, evidentemente averiada.

Se llamaba "Coventry".

De acuerdo con todo lo que sabíamos, el Capitán Palaver aparentemente había caído sobre tierra, por lo que presumiamos que estaría bien. Desgraciadamente, cuando pasó el tiempo comprobamos que no fue así.

Esa noche fuimos a cenar todos al restaurante del A.C.A., donde nos trajeron el libro de oro para que firmaramos todos los pilotos y mi Jefe de Escuadrón me pidió que escribiera algo previo a nuestras firmas en nombre de todos; allí puse "Con Dios en el alma y un Halcón en el corazón", un día 25 de Mayo, en plena guerra, fresca aún, la alegría de la victoria y la incertidumbre por el destino del Halcón caído.

RELATA: El autor, Capitán Pablo Marcos Carballo - Piloto de A-4B SKYHAWK).

10

M COLON

ERDAD





EMBAJADA DE LA REPUBLICA ARGENTINA

AGREGACION AERONAUTICA

Domingo 15 de abril de 1984 — La República — 11-C

La Fuerza Aérea Argentina en las Malvinas

Relato de uno de los protagonistas del ataque y probable hundimiento de la fragata inglesa Tipo 12 Plymouth.
Relata: Primer Teniente Gabari (Piloto de Mirage V "Dagger")

Era el día 8 de junio al mediodía.

Debíamos despegar dos Escuadrillas de tres aviones cada una, con el fin de asestar el golpe de gracia a los dos buques de desembarco atacados durante la mañana por los A-4B Skyhawk o destruir fragatas que se encontrasen en las proximidades.

La primera escuadrilla estaba formada por el Capitán Carlos Rohde, el primer Teniente Ratti y yo; la segunda la componían el Capitán Cimati, el Mayor Martínez y el Primer Teniente Antonietti.

Nuestros indicativos eran "Perro" y "Gato".

Luego del despegue, al Primer Teniente Antonietti se le fisuró el parabrisas por lo que debió regresar al aterrizaje. Continuamos cinco aviones hacia nuestro destino final, Bahía Agradable.

Las condiciones meteorológicas eran bastante malas, aunque nos permitían realizar la misión.

Luego de nuestro despegue, aproximadamente a las 13:00 hs., navegamos hacia un punto sobre el mar, desde el cual pondríamos nuestro rumbo final de ataque. Tuvimos que desviarnos debido a la nubosidad y la lluvia. Llegamos al punto y continuamos divididos en dos grupos de tres y dos aviones respectivamente, manteniéndonos a la vista. Adoptamos formación en línea.

Evidentemente el instrumental del "Castor" que iba al frente comenzó a fallar, pues se fue desviando hacia el norte, por lo que el "Mastín" le señaló inmediatamente su error y le indicó el rumbo a seguir

Comenzamos a aproximarnos al lugar en que los nervios se ponen tensos y la saliva espesa; al frente iba siempre el "Castor" flanqueado por el "Coya" y por mí y atrás el "Mastín" y el "Napo".

Cuando estábamos a menos de dos minutos del blanco vi a una fragata que iba entrando velozmente en una bahía pero no dije nada, porque pensé que el guía la había visto. Evidentemente no fue así porque recién reaccionó al escuchar al Mayor que le refería el objetivo.

Iniciamos un viraje por izquierda para acomodarnos mejor ya que estábamos muy encimados al blanco.

Atacamos desde la tierra hacia el agua, ocultos detrás de una elevación del terreno que sobresalía en una península.

El guía no disparó con cañones para no descubrirse, ya que la sorpresa fue total.

Cuando fuimos captados por las antenas de sus radares de búsqueda, la fragata inició el escape hacia la salida de la bahía, pero ya estábamos encima de ella.

La bomba del número uno impactó exactamente a la altura de la línea de flotación y en el centro del casco.

Vi sobre el agua una gran explosión provocada por el cañón del buque y apenas salió el avión que me precedía de la línea de tiro, comencé a descargar furiosamente mis cañones lanzando mis bombas cuando estuve a la distancia correcta; lo mismo hicieron los demás aviones con excepción del Primer Teniente Ratti, a quien no le salieron las bombas.

El "Castor" atacó a la derecha, el dos al centro y yo a la izquierda; detrás atacaban prácticamente alineados los otros dos "Dagger".

Cuando nos acercábamos se observaban los rebotes en el agua del nutrido fuego antiaéreo que efectuaba el buque. Cuando nos alejábamos nos continuaron tirando, pese a que en escape sus cañones son ineficaces.

El "Coya" eyectó sus bombas debido a que por la resistencia que ofrecen al aire hacían peligrar su llegada al continente por falta de combustible

Nos comunicamos por radio comprobando con alegría que regresábamos todos. Nuestro escape se produjo a una altura que dejaba muy poco lugar entre el agua y nosotros.

Debimos hacer un amplio rodeo en la zona del Estrecho San Carlos debido al mal tiempo y las lluvias aisladas.

Nuestra intranquilidad en el escape aumentó cuando escuchamos que el radar de Puerto Argentino nos avisaba que éramos seguidos por aviones interceptores enemigos, en momentos que hubiesen sido fatales para nosotros, ya que no teníamos combustibles para poder combatir. Pero gracias a Dios no lograron alcanzarnos a pesar de haber estado sólo 10 kilómetros detrás nuestro.

Una vez que estuvimos a una distancia segura comenzamos el ascenso para consumir menos combustible.

Aterrizamos y debido a que salí por una calle no habilitada para dejar la pista libre, se me fue el avión fuera de la misma.

En tierra nos esperaban todos los integrantes de la Base con la euforia de ver regresar a la totalidad de los pilotos que habían cumplido la misión. Nos abrazamos sin palabras. En mis tanques externos había tres esquirlas incrustadas.

El análisis posterior de las filmaciones efectuadas desde nuestros aviones durante el ataque nos permitió identificar a la fragata atacada.

Poco después el comando nos informó que había iniciado un viaje sin retorno al fondo del mar. Se llamaba Plymouth.

3

La Fuerza Aérea Argentina en la Guerra de las Malvinas

Relato de uno de los protagonistas del ataque a la fragata inglesa Argonaut.-
RELATA: Primer Teniente Filippini (Piloto de A-4B SKYHAWK) DIA 21 de Mayo de 1982
ESCUADRILLA: 2 de 3 aviones cada una.
Primer Teniente Filippini, Teniente te Velasco, Teniente Robledo y Teniente Osses.
Era una misión sin reabastecimiento en vuelo.

Despegó en primer lugar la Escuadrilla del Primer Teniente Velasco y detrás la mía.

Nuestros indicativos de ese día eran "Leo" y "Orion". Volamos sobre las nubes, por lo que en ningún momento tuvimos referencias.

Cincuenta millas antes de las Malvinas atravesamos la densa capa y salimos en "sandwich" entre las nubes y el mar.

El guía de la primera Escuadrilla se volvió por fallas técnicas, por lo que me hice cargo de todos los aviones. Esta unión de las dos Escuadrillas me hizo perder el control de la posición de mis numerales, la que me quedó recién claro en el aterrizaje.

Debido a las características tan particulares de las islas, con gran cantidad de bahías, ríos, menores, etc., realizábamos una navegación por tiempo, perdiendo en algunos momentos la ubicación del terreno, temiendo extraviarnos. A esto se sumaban las condiciones de visibilidad, por la lluvia, la niebla y el viento.

Esto también hizo que nos tuviésemos que desviar de la ruta prefijada, a fin de no entrar en zona de sierras en condiciones nulas de visibilidad.

Una navegación normal en estas condiciones hubiera sido un fracaso, pero creo que Dios nos ayudó para llegar al blanco, como también un instinto de ubicación que se adquiere con las horas de vuelo en un veterano pero poderoso avión, como es el A-4B.

Así llegamos a nuestro punto de aceleración en el que aumentamos la velocidad, estábamos a unos tres minutos del blanco y volábamos a unos 3 metros de la cresta de las olas, para evitar ser avistados por alguna patrulla de Harrier, que nos impidiese atacar.

Cuando ya teníamos el estrecho San Carlos a la vista, uno de mis numerales, el "Potro", gritó por radio, -¡¡¡"A la derecha"!!!-. Esto obró en mí como una órden, virando hacia allí con las alas muy inclinadas. Visualicé una fragata que salía por el norte del estrecho. En ese momento también la fragata nos detectó, navegando rápidamente hacia un alto acantilado bajo el que se guareció, a fin de obligar a los aviones a levantar para evitar el choque contra la pared de piedra y tierra.

Pronto comenzamos a recibir fuego de su artillería antiaérea. La visualizábamos merced a sus proyectiles trazantes, que formaban una cortina de pequeños haces de luz roja, tornando el paisaje de una pacífica isla, en un infierno.

En nuestra aproximación veíamos también explosiones en el aire delante de las cabinas, otras lo hacían arriba, obligandonos a bajar aún más.

Ingresamos en la zona ciega de sus cañones, punto en el cual hacíamos puntería para lanzar nuestras bombas, poco antes de llegar al blanco.

Nos concentramos en nuestra puntería; el buque protegido por esa pared de 200 metros de altura estaba en mi mira y lancé una de las bombas que serían la causa de su destrucción. En este instante sentí el deseo de destruir al enemigo, pensando en mis camaradas caídos por su causa. Ejercí presión hacia atrás con mi palanca de mandos en viraje ascendente hacia la derecha, tratando de pasar el acantilado. En este momento percibí un fuerte golpe

13

HERTZ ES NUMERO UNO

y a mucha gente le consta.









Cada día más y más gente comprueba que Hertz es la arrendadora de autos número uno.

Porque tiene más vehículos más oficinas en Panamá y el mundo; el mejor personal especializado; cómodos sistemas de crédito y reservaciones. . . y por si fuera poco, rentar con Hertz no cuesta más.

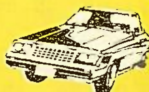
Consulte a su agente de viajes o llame directamente a Hertz al Hotel Panamá 63-6511 – 63-6690 – 63-6614 adm. 63-6663 – 63-6029.

Comprobará que Hertz es número uno y usted también dirá: ¡Me consta!



Numero Uno

Hertz renta Ford y otras prestigiadas marcas.



debajo de mi avión. Había impactado contra una de las antenas de la fragata con uno de los tanques suplementarios de combustible de mi avión que van suspendidos bajo una de las alas. El cono de cola del tanque se desprendió quedando la antena totalmente doblada.

Durante el escape, mientras iniciaba una picada para pegarme nuevamente al suelo, me encontré de frente con otra fragata que se encontraba en la bahía San Carlos. Cambié mi viraje hacia la izquierda, volviendo por donde había venido, a la vez que ordenaba a los numerales que me siguieran.

Mientras viraba con mi avión a máxima cantidad de "G" (aceleración), visualicé una explosión en la tierra probablemente de algún misil tirado por el buque que intentaba eludir. Me oculté detrás de unas estribaciones.

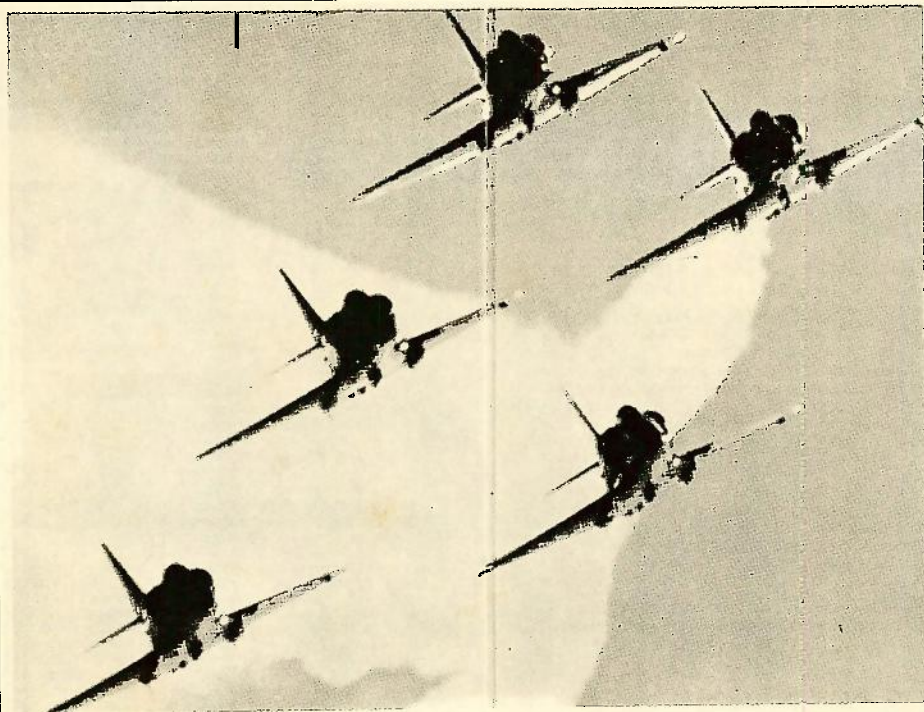
Seguimos hasta alcanzar el mar, al norte de la Soledad. Allí colocamos rumbo hacia nuestra Base en vuelo rasante. En tal oportunidad pasamos nuevamente al norte de la boca del estrecho, logrando ver a la fragata que habíamos atacado anteriormente en el momento en que explotaba. Una densa columna de humo negro acerado brotaba del flanco en donde hicieron impacto nuestras bombas. Vimos en ese momento como cambiaba de color la estructura del buque pasando de gris perla a un marrón rojizo.

En ese momento, debido a la excitación, producto del objetivo batido, rompimos el silencio de radio, profiriendo exclamaciones de triunfo. Pasado el momento de euforia, realicé la comprobación de mis numerales con cierta aprehensión a fin de verificar su estaban todos. Luego del ataque, este fue el momento de más alegría, ya que habíamos entrado cinco aviones al objetivo, y gracias a Dios, habíamos salido todos.

Aunque deteriorados, podríamos festejar una vez aterrizados este nuevo triunfo de los Halcones.

Cuando regresabamos, el "Laser". chocó contra una gaviota. El pobre bicho al impactar le produjo un orificio en la raíz del ala izquierda. Verificamos los daños y continuamos el retorno comprobando una vez más que el A-4B "Halcón del cielo", es duro y fiel como el que más.

No veiámos la hora de llegar, no por la distancia o el cansancio, sino por el deseo de volver a salir a cumplir otra misión.



EL RITZ MADRID EDITA LUJOSA REVISTA A TODO COLOR.

Bajo la orientación de su diretor general, el señor John M. Macedo, el Hotel Ritz de esta ciudad viene publicando desde hace unos meses la revista "The Ritz Madrid", destinada a los huéspedes y amigos de este clásico hotel y de la cual se han editado hasta la fecha tres entregas en formato bilingüe (español e inglés).

El Ritz figura entre los diez mejores hoteles del mundo su revista está a la altura de esa jerarquía. Se trata de una de las publicaciones más lujosamente presentadas que haya editado un hotel y está impresa a todo color sobre finísimo papel esmaltado de alto calibre.

El contenido de esta revista de 60 páginas incluye reportajes gráficos sobre actos sociales y otros eventos, y una sección dedicada a huéspedes e invitados ilustres. Esta constituye una nómina impresionante de presidentes y jefes de estado, embajadores y capitanes de industria, ya que el Ritz es el hotel oficial del Estado Español.

Además de otra sección hermosamente ilustrada sobre los servicios del hotel, la revista contiene artículos muy amenos de interés general. Entre los publicados en sus primeras tres entregas figuran los siguientes: "España, en invierno", "Qué bello es jugar al polo", "Los toros: un arte singular y español", ilustrado con cuadros de famosos pintores taurinos, "Watteau, o la emoción teatral" con cuadros de este pintor; "La caza de la perdiz", "Navidad en Madrid", "Las puertas de Bisagra de Toledo" y "Madrid: puerta del golf."



Gran Bretaña

- 1 ENE. 1984

Espía Sudafricano fué declarado culpable por actividades en favor de la URSS.

H

TELAM 102

ESPIA SUDAFRICANO Y LAS MALVINAS

LONDRES, 30 DIC. (TELAM) -- DEITER GERHARDT, QUIEN AYER FUE DECLARADO CULPABLE DE ALTA TRAICION POR HABER DESPLEGADO INTENSAS ACTIVIDADES DE ESPIONAJE A FAVOR DE LA UNION SOVIETICA EN LOS ULTIMOS 21 AÑOS POR LOS TRIBUNALES QUE LO JUZGARON EN SU PAIS, SURAFRICA, HABRIA TENIDO DECISIVA INTERVENCION EN PASAJES CLAVES DEL CONFLICTO BELICO ENTRE LA ARGENTINA Y GRAN BRETAÑA DESARROLLADO EN EL ATLANTICO SUR EL AÑO PASADO.

LA SUPOSICION SURGIO EN LOS MEDIOS PUBLICOS BRITANICOS AL CONOCERSE EL PEDIDO CURSADO POR EL DIPUTADO OPOSITOR TED LEADBITTER A LA PRIMERA MINISTRO MARGARET THATCHER, EXIGIENDOLE HAGA CONOCER AL PAIS UNA SERIE DE INFORMES RESERVADOS QUE OBRAN EN PODER DEL GOBIERNO, REFERIDOS PRECISAMENTE A LA ACTIVIDAD QUE HABRIA DESPLEGADO GERHARDT CONTRA GRAN BRETAÑA EN EL CURSO DEL CONFLICTO, SUMINISTRANDO IMPORTANTE INFORMACION A MOSCU SOBRE LA MOVILIZACION DE LAS NAVES INGLESAS EN EL ATLANTICO SUR.

EL ESPIA SURAFRICANO, CON QUIEN COLABORO ACTIVAMENTE EN LOS ULTIMOS 13 AÑOS SU ESPOSA RUTH, QUIEN TAMBIEN FUE HALLADA CULPABLE POR LA JUSTICIA SURAFRICANA, SE HABRIA VALIDO EN OPORTUNIDAD DEL CONFLICTO DE LA RED DE RADIODIFUSION DE LAS FUERZAS ARMADAS DE SU PAIS, Y ASI OBTENIDO INFORMACION SECRETA MUY VALIOSA DEL EJERCITO Y LA ARMADA DE GRAN BRETAÑA.

BASADO EN ESTAS SUPOSICIONES, EL DIPUTADO OPOSITOR RECLAMA A MARGARET THATCHER LA CONFIRMACION DE LAS MISMAS, Y AGREGA QUE GERHARDT PUDO HABER TENIDO IMPORTANTE ACTUACION EN EL LOGRO DE MISILES "EXOCET" POR LA ARGENTINA EN PLENO CONFLICTO BELICO.

NO DESCARTA, FINALMENTE, EL DIPUTADO LEADBITTER, QUE EL HUNDIMIENTO DE DOS DE LAS PRINCIPALES UNIDADES NAVALES BRITANICAS DURANTE LA GUERRA, LOS DESTRUCTORES "SHEFFIELD" Y "COVENTRY", HAYA SIDO CONSECUENCIA, ASIMISMO, DE LAS INFORMACIONES OPORTUNAMENTE SUMINISTRADAS POR EL ESPIA SURAFRICANO, QUIEN AHORA, AL IGUAL QUE SU MUJER, CORREN EL RIESGO DE SER CONDENADOS A MUERTE EN SURAFRICA. (TELAM).-

C.C. (C.I.)

1040 30 12 83

ÑÑ

INFORME PERIODISTICO Nr.: 86

PERIODICO: SÜDDEUTSCHE ZEITUNG

FECHA: 31-03-83

TITULO: ALMIRANTE ESPIA PARA ARGENTINA.
Revelaciones de la Defensa Francesa de la época de las Malvinas.

Según revelaciones de los altos círculos de defensa francesa un oficial de marina sudafricano de alta jerarquía fue arrestado por desempeñarse como espía de la KGB en la guerra del Sudatlántico. También su esposa, oriunda de Suiza, hace algunos años ha estado en actividad para el contraespionaje ruso. En consecuencia según el informe del diario londinense Daily Mail fue arrestado el almirante de flota Dieter Gerhardt, junto con su esposa Ruth, en el mes de enero, el cual hace un año en el transcurso de la guerra Malvinense transfería informaciónes secretas sobre los movimientos de la división naval británica a su mandante soviético. El arresto de la pareja tuvo lugar luego de que puestos sudafricanos recibieran información de las autoridades suizas sobre un encuentro que tuvo lugar en Europa entre la Sra. Gerhardt y un agente de la KGB.

Gerhardt, que fuera comandante representante británico en la base naval sudafricana Simonstown pasó información importante a Moscú sobre estrategias aéreas británicas y ataques argentinos. Se publicaron hasta el momento en Africa pocos cargos de espionaje contra el matrimonio Gerhardt. Fuentes de información francesas señalan que la Sra. Gerhardt hace 10 años atras, antes de contraer enlace con su esposo, ya era agente de la KGB.

En el año 1982, en el transcurso de una visita a Munich fue entrevistada por un agente ruso, el cual se encontraba vigilado por el servicio de información alemán, quien a su vez informó a las autoridades suizas quienes transmitieron esta información a la policía de seguridad sudafricana, después que la Sra. Gerhardt iniciara el vuelo de regreso a Johannesburgo.

El Gobierno Británico está de acuerdo con la visita de familiares de los soldados argentinos caídos en la guerra de Malvinas, siempre y cuando la Cruz Roja asuma la organización de dicho viaje. Afirma el Ministerio del Exterior Británico en un comunicado en el cual se informa que sería probable que este viaje podría efectuarse en el transcurso de un tiempo determinado.

El Gobierno Británico organizará como consecuencia de la guerra Malvinas a un grupo de reporteros de la alta esfera =Reporteros de

17

Uniforme= que en épocas de tensiones deberán desempeñarse como informantes oficiales de guerra bajo control militar. Esto según un plano que circula en el Ministerio de Defensa. El sindicato de periodistas trató sobre el intento de encaminar intermediarios. El primer grupo comenzará con su actividad en otoño, probablemente en las maniobras de la NATO "Eternal Triangle" que se efectuarán en el mes de octubre en la Rep. Fed. Alemana. Los periodistas apenas si se distinguirán en su vestimenta de los soldados, con excepción de una charretera que los identificará como civiles.-

Comodoro CARLOS FELIPE BLOOMER REEVE
Agregado Aeronàutico en la
Repûblica Federal de Alemania

18

Admiral spionierte für Argentinien

Enthüllungen der französischen Abwehr aus der Zeit des Falkland-Krieges

London (AP)

Ein wegen Spionage für die Sowjetunion inhaftierter ranghoher südafrikanischer Marineoffizier hat sich nach Angaben aus Kreisen der französischen Abwehr als „Auge und Ohr des KGB im Südatlantik" betätigt. Auch seine aus der Schweiz stammende Frau soll seit Jahren für den sowjetischen Geheimdienst tätig gewesen sein. Einem Bericht der Londoner Zeitung *Daily Mail* zufolge leitete der aus Deutschland stammende 46jährige Flottillenadmiral Dieter Gerhardt, der im Januar zusammen mit seiner 41 Jahre alten Frau Ruth in Kapstadt festgenommen wurde, vor einem Jahr während des britisch-argentinischen Krieges Geheiminformationen über die Bewegungen des britischen Falkland-Flottenverbandes an seine sowjetischen Auftraggeber weiter. Die Festnahme des Paares sei erfolgt, nachdem die südafrikanischen Stellen von den Schweizer Behörden einen Hinweis auf ein Treffen zwischen Frau Gerhardt und einem KGB-Agenten in Europa erhalten hatten.

Gerhardt, der den Angaben zufolge stellvertretender Kommandant des von den Briten errichteten südafrikanischen Marinestützpunktes Simonstown war, soll insbesondere Einzelheiten der britischen Luftstrategie und der argentinischen Angriffe nach Moskau weitergeleitet haben.

Von südafrikanischer Seite sind bisher nur wenige Einzelheiten der Spionagevorwürfe gegen das Ehepaar Gerhardt veröffentlicht worden. Nach Darstellung der französischen Gewährsleute soll Frau Gerhardt schon KGB-Agentin gewesen sein, als sie vor zehn Jahren ihren Mann in Europa kennenlernte und heiratete. Während eines Besuches in München 1982 sei Frau Gerhardt wiederholt von einem KGB-Agenten aufgesucht worden. Der Agent sei jedoch vom Bundesnachrichtendienst überwacht worden, und dieser habe die Schweizer Behörden unterrichtet. Die Schweizer Behörden wiederum verständigten die südafrikanische Sicherheitspolizei, nachdem Frau Gerhardt den Rückflug nach Johannesburg angetreten hatte.

Die britische Regierung ist mit einem Besuch von Angehörigen gefallener argentinischer Soldaten auf den Falkland-Inseln einverstanden, falls das Rote Kreuz die Leitung einer entsprechenden Reise übernimmt. Damit bestätigte das britische Außenministerium Berichte, wonach eine Visite von Verwandten der toten Soldaten auf dem Soldatenfriedhof in absehbarer Zeit möglich sein werde.

Die britische Regierung will ferner als Folge des Falkland-Krieges ein Dutzend Elite-Reporter zu „Journalisten in Uniform" machen und in Spannungszeiten als offizielle Kriegsberichterstatter unter Militärkontrolle stellen. Das sieht ein Plan vor, der gegenwärtig im Verteidigungsministerium zirkuliert. Die Journalisten-Gewerkschaft sprach von einem Versuch zur Gängelung der Medien. Der erste Einsatz der Reporter soll im Herbst erfolgen. Das wird vermutlich beim NATO-Manöver „Eternal Triangle" im Oktober in der Bundesrepublik sein. Die Kriegsberichterstatter sollen äußerlich kaum von Soldaten unterscheidbar sein: Nur eine Schulterklappe würde sie als Zivilisten ausweisen.

15171

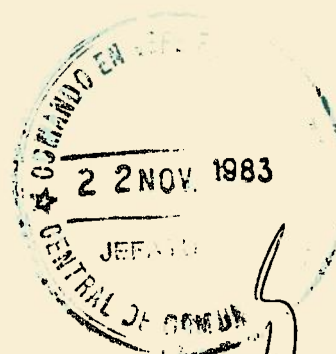
0 =========================
ARTE NRO. 12055/6008
FM: SIDE - 32 (326.1)
TO: ESMACON - EMGE - EMGA - EMGFA- DIRE- SECRETARIA DE LA PRESIDENCIA .-
SECRETO
URGENTE
GHO:221183NOV83
GHR:221315NOV83
=========================
TXT.ASUNTO : POLIZON ARGENTINO EN EL ''LINDBLAD EXPLORER''.

SE TIENE CONOCIMIENTO DE QUE EL COMANDANTE DEL BUQUE DE TURISMO ''LINDBLAD EXPLORER'',CAPITAN H.NILSSON,HABRIA INFORMADO QUE A BORDE DE SUBUQUE SE ENCONTRARIA EL ARGENTINO OSVALDO BARTOLOME DESTEFANIS,QUIEN ES PRESIDENTE DEL CENTRO DE VOLUNTARIOS POR LA PATRIA.

DESTAFANIS HABRIA EMBARCADO COMO POLIZON EN EL PUERTO DE MONTE-VIDEO; AL SER DESCUBIERTO HABRIA EXPRESADO QUE VIAJABA PARA PODER VER LA TUMBA DE SU SOBRINO DE 18 AÑOS QUE MURIO DURANTE LA GUERRA.

LA INTENCION DEL COMANDANTE NILSSON SERIA DE MANTENER AL ARGEN-TINO ENCERRADO,BAJO VIGILANCIA,DURANTE LA PERMANENCIA DEL BUQUE EN MALVINAS Y GEORGIAS DEL SUR Y DESEMBARCARLO POSTERIORMENTE EL 13DIC83 CUANDO LA NAVE ARRIBE A PUNTA ARENAS.

VALORIZACION: A-2
============
===========================
PREP. 17179/07
TTIO:
C F COM BAIRES GH:221445NOV83 53302/45
SIA 235
B
RBIO ENSIA 235
RRRRRRRRRRRRRRRR 17775,.--
ES



SIA 235
3
==========================
MENSAJE NRO 12192/6145
FM: 32 (326.1)
TO: EMC-EMGE-EMGA-EMGFA-DIRE-SEC.GRAL.PRESIDENCIA.
SECRETO
URGENTE
GHO: 301100NOV83
GHR: 301200NOV83
==========================
TEXTO:

15576

ASUNTO: SITUACION DEL POLIZON ARGENTINO.

AMPLIANDO TP 12136/6089. SE TIENE CONOCIMIENTO DE QUE EL COMANDANTE DEL ''LINDBLAD EXPLORER'' NO HABRIA PERMITIDO QUE EL ARGENTINO DESTEFANIS DESEMBARQUE EN PUERTO ARGENTINO, COMO ASI TAMPOCO QUE TENGA CONTACTO CON LA PRENSA NI CON LOS ISLEÑOS.

EL ARGENTINO DUERME CON LA TRIPULACION, CON LA CUAL MANTIENE BUENAS RELACIONES, DESARROLLANDO A BORDO TAREAS PROPIAS DE UN TRIPULANTE MAS.

ES POSIBLE QUE DESTEFANIS HAYA TOMADO CONTACTO, CON ANTERIORIDAD AL VIAJE, CON TOM DALYELL, INTEGRANTE DE LA BANCADA LABORISTA DEL PARLAMENTO BRITANICO.

POR OTRO LADO, BILL RICHARDS, JEFE DE POLICIA DE MALVINAS, CONTINUA A BORDO DEL BUQUE A EFECTOS DE HACER CUMPLIR LA ORDEN DE QUE DESTEFANIS NO TOME CONTACTO CON LA PRENSA, NI DESCIENDA.

EL COMANDANTE DEL BUQUE, POR SU PARTE, CONSIDERO QUE INCIDENTE PODRIA AFECTAR LA BUENA RELACION QUE TIENE SU COMPAÑIA NAVIERA CON LAS AUTORIDADES DE MALVINAS.

VALORIZACION: B-2
========================
PREP.: 52185/11
TTIO.:
C F COM BAIRES GH:301623NOV83 52920/98
RECIBIO EN:::SIA 235
19040
GOG



ELEVADO POR COMESIN 9931
J III - POLITICAS - 26-5-80

-1-

[illegible]

Stanley, Islas Malvinas, 15 de mayo de 1980

SEÑOR DIRECTOR GENERAL

056/80
14 MAY 1980
PTO. STANLEY
ISLAS MALVINAS

Tengo el agrado de dirigirme a usted a fin de poner en su conocimiento aspectos relativos a la integración y establecimiento de la empresa [illegible] en esta localidad de Puerto Stanley, para la explotación turística de la zona.

La citada empresa ha nacido por idea e iniciativa del señor JULIAN FITTER de origen británico y con amplia experiencia en el tema, en razón que desarrolló por más de una década en las islas Galápagos la actividad que ahora se apresta a implementar en las Malvinas.

La idea del señor FITTER consiste fundamentalmente en aprovechar el auge turístico de las islas sacando a navegar por el archipiélago a aquellos turistas que se interesen en el conocimiento de la fauna y la flora de la región. Para ello contará con dos embarcaciones de bajo porte que arrendará en Gran Bretaña. Para mayores detalles adjunto folletos de propaganda de la empresa.

Por propias manifestaciones del Señor FITTER la organización estará dedicada fundamentalmente a captar el público europeo y descuentan recibir oportunamente el apoyo argentino traducido en el incremento de los servicios aéreos ya sea como vuelos charter o aumento de frecuencias semanales o mensuales.

Así mismo cabe destacar que el señor FITTER carecía de los recursos financieros necesarios, los que vino a buscar a la isla, logrando interesar en el negocio al mismo Gobierno local al punto que actualmente se ha constituido en el principal accionista de la firma.

También resulta interesante señalar que la idea no habría contado con el apoyo financiero privado, salvo en un caso, presumiblemente por incertidumbres acerca del futuro mediato de las islas, como así también por dependencia de los vuelos del continente para el desarrollo exitoso del negocio.

Esta situación sería la que habría tratado de revertir el Gobierno local al tomar participación mayoritaria en la empresa a efectos de inspirar confianza entre los inversores privados acerca del destino de las islas y la obtención del incremento de los vuelos.

////////////////

RESERVADO

Finalmente considero portuno destacar que esta nueva acción del Gobierno local se compadece perfectamente con los anuncios efectuados por el Secretario Jefe en ocasióndel arribo del actual Gobernador, en el sentido de que se pondría en ejecución un ambidioso plan de desarrollo que asegurarıa una nueva etapa de prosperidad a las Isalas.

Pruebas irrefutables de ello se pueden observar a diario en el esfuerzo que estan realizando en los campos de la educación, la asistencia a la salud, las obras públicas y en el fomento del comercio con Chile.

Ahora estamos asistiendo a la participación de la gestión oficial en el desarrollo y explotación del turismo. Nueva y floreciente actividad, que ha sido calificada como la segunda en importancia después de la lana, y cuya existencia se apoya exclusivamente en las facilidades de transporte aéreo proporcionadas por nuestro país.

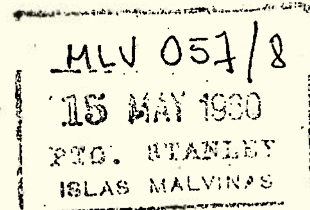
Vicecomodoro HECTOR RICARDO GILOBERT
Miembro de la Comisión Consultiva Especial
Residente en Puerto Stanley

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE ANTARTIDA Y MALVINAS
EMBAJADOR D. ANGEL MARIA OLIVIERI LOPEZ
S / D

Stanley, Islas Malvinas, 15 de mayo de 1980

SEÑOR DIRECTOR GENERAL



Tengo el agrado de dirigirme a usted a fin de elevar para su consideración el memorandum adjunto en el que se han volcado los principales problemas que se presentan en esta localidad, como consecuencia de ciertas actitudes y conducta observada en general por los turistas procedentes del continente.

Cabe señalar que los problemas que se citan, si bien a simple vista carecen muchos de ellos de mayor entidad, por su reiteración sistemática se han contituido en factor determinante de descrédito de la imagen argentina en el archipíelago.

Por tal motivo considero de fundamental importancia adoptar medidas correctivas conducentes a evitar la repetición de los hechos que se señalan. Con ese propósito elevo, para su consideración las medidas cuya implementación podrán contribuir al logro del efecto deseado.

Salúdalo muy atentamente.

Vicecomodoro HECTOR RICARDO GILOBERT
Miembro de la Comisión Consultiva Especial
Residente en Puerto Stanley

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

AL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE ANTARTIDA Y MALVINAS
EMBAJADOR D. ANGEL MARIA OLIVIERI LOPEZ
S / D

M E M O R A N D U M

Para conocimiento:

DIRECTOR GENERAL DE ANTARTIDA Y MALVINAS

Producido por:

Vcom. Hector Gilobert

ASUNTO: CONDUCTA DE LOS TURISTAS EN PUERTO STANLEY

1. En el presente Memorandum señalan los principales problemas derivados de las actitudes y conducta en general obsevada por los turistas procedentes del continente, las medidas adoptadas en procura de neutralizar sus efectos negativos y las soluciones que se proponen para lograr mejores resultados.

Manifestaciones Patrióticas de Efectos Perjudiciales

2. Parece que la oportunidad de visitar Malvinas hace pensar a algunos turistas en la necesidad u obligación de tener ciertas manifestaciones de caracter patriotero sin sospechar que sus actitudes no hacen otra cosa que perjudicar las relaciones con la población local.

3. Es así como se han dado casos que provocaron la reacción de los pobladores y otros que pudieron ser neutralizados a tiempo. Para mejor ilustración menciono algunos de ellos:

- En cierta ocasión se había organizado un grupo de turistas para descender del avión cantando el himno nacional y haciendo flamear banderitas argentinas. Felizmente el oportuno concurso de un funcionario de Turismo de Rio Negro que observó a bordo las intenciones de las personas involucradas, permitió hacerlos desistir de sus propósitos.

- En otra oportunidad un grupo de pasajeros se negaba airadamente a que el funcionario de la Aduana les revisara las valijas insitiendo que solo se lo permitirían a personal de nacionalidad argentina.

- También es digno de mencionarse el episodio protagonizado por otro turista que momentos antes de su partida envió por correo a docenas de residentes proclamas aludiendo a los derechos que asisten a nuestro país con relación a las Malvinas y el texto de una marcha.

- Otro caso es el del turista que se trasladó a Stanley para que la esposa dé a luz, que por bien conocido no hace falta abundar en detalles.

Conducta de Grupo

4. La mayoría de los turistas que arriban del continente lo hacen en grupos organizados por la empresa ANTARTUR y se trata de personas mayores, empleados bancarios gozando de los beneficios sociales que les otorgan al cumplir 25 años de servicios.

5. Resulta verdaderamente sorprendente observar como personas relativamente mayores y de nivel cultural aceptable pierden en algunos casos su compostura adoptando la típica conducta de masas.

6. Si bien cabe aclarar que no protagonizan episodios graves

incurren reiteradamente en procederes que molestan gratuitamente a los pobladores. Algunos de estos procederes se mencionan a continuación:

- Hablar a los gritos entre ellos sin importarles dónde se encuentren o lasdistancia que los separe.

- Revolver todo en los negocios, sacar la mercadería de sus envases ses, hacer compras de las cuales se arrepienten y luego pretenden devolver.

- Regatear los precios. Procurar hacerse entender levantando la voz

- Caminar por la calle.

- Cometer hurtos menores. En la Iglesia Católica ha sido necesario colocar avisos advirtiendo en idiona español que no deben llevarse los misales y demás objetos como recuerdos.

Ignorancia sobre la real Situación Política en las Malvinas.

7. Se ha podido observar que la mayoría de los turistas tienen un concepto totalmente erroneo de cúal es la real situación política en las Islas. Por ejemplo parecen desconocer de que actualmente las Islas son una posesión británica y se sorprenden de ver la bandera inglesa y no la argentina.

8. Asi mismo se muestran confundidos cuando caen en cuentas de que la población esta constituida casi con exclusividad por personas de habla inglesa y que el número de argentinos se reduce a los que estamos cumpliendo funciones oficiales.

Ignorancia de aspectos Culturales y Pautas de Consumo de la Región

9. El desconocimiento de ciertas costumbres y hábitos de consumo de la población los lleva a cometer errores e indiscreciones que perjudican la imagen del argentino. Cabe citar como ejemplo los siguientes:

- Efectuar comentarios, críticas o burlarse de palabra sin sospechar de que existe un gran porcentaje de malvinenses que entienden el español.

- No atenerse a consumir las comidas de origen británico que les sirven e insistir en que se les prepare platos típicos argentinos tales como asado, empanadas, etc.

- Así mismo se regitran frecuentes incidentes en razón de que los comerciantes se riegan a aceptar otra moneda que no sea la libra. De igual forma discuten el tipo de cambio local, que cotiza bajo el Peso Argentino, insistiendo que se le reconozca las cotizaciones de Buenos Aires.

////////////////////////

Ignorancia de Conocidas Reglas del Transporte Aéreo

10. Asi mismo el desconocimiento de ciertas reglas comunes de aplicación en el transporte aéreo los llevan a protagonizar reclamos e incidentes d sagradables en el aeropuerto.Como ejemplo tenemos:

-Exceso de equipaje.Generalmente como consecuencia de haber adquirido toda clase de artículos,los pasajeros regresan muy excedidos de los 15 kilos sin cargo y provocan discusiones de lo más violentas cuando el empleado de LADE les factura los kilos de más.

-De igual forma no pueden comprender que todo aquello que no sea valijas no se considera equipaje sino como carga sujeta a tarifa diferenciada y se presentan para viajar con toda clase cajas bultos y envoltorios que pretenden llevar como equipaje o en cabina.

-Existe también generalizado el erróneo concepto de que LADE les debe pagar el hotel cuando por distintas razones el avión demora su partida.Normalmente cuando ocurre esta situación se presentan pasajeros que han gastado absolutamente todo su dinero adquiriendo cosas y no tienen con que afrontar los gastos de un día más de estadía.

Remisión de Encomiendas al Continente

11. Los turistas han descubierto una forma novedosa de poder llevarse gran cantidad de mercaderías e introducirlas al continente remitiéndose a sí mismos encomiendas por el servicio de correos.

12. Mediante esta maniobra logran las siguientes ventajas:

1º)Evitan el pago de exceso de equipaje o de garga aérea por la mercadería que llevan.

2º)Eluden el control aduanero de Comodoro Rivadavia y se benefician con el tratamiento especial que tienen las encomiendas de Stanley que noson sometidas a control.

3º)Se benefician con las tarifas extremadamente bajas del correo local.Un bulto de 0,50x0,40x0,30 mts.paga £0,09 de franqueo,se decir alrededor de $360.

4º)Al enviar sus bultos como encomiendas logran para ellos absoluta prioridad ya que a las sacas de correo se les asigna total prioridad,incluso sobre los pasajeros.

5º)Incrementan largamente la cantidad y el valor de la cosas que logran introducir,en razón que la enviada no queda incluida entre los U$S 500 que estan autorizados y que de todas maneras transportan en sus valijas.

///////////////////

13. Asi mismo se puede contabilizar los siguientes inconvenientes o irregularidades producto de esta maniobra:

1º) El incremento de las cantidades de encomiendas ha traído como cosecuencia una sensible disminución de la bodega disponible,a extremo que se puede dar el caso de que lacarga no pueda ser embarcada. Cabe señalar que para el normal desarrollo de la vida en las Islas muchas veces es más importante cierta carga que los mismos pasajeros,especialmente cuando se trata de material que se envía al continente para reparaciones.

2º) Al eludir el control de Aduanas posibilita el envío de mercaderías por valores superiores a los autorizados,incurriendo en trasgreciones a las leyes y reglamentaciones vigentes.

<u>Medidas Adoptadas en Procura de Solucionar los Problemas Señalados.</u>

14. Con la finalidad de evitar la reiteración de los problemas señalados,se han adoptado distintas medidas que no han logrado alcanzar los resultados esperados y sí han dado lugar a ciertas situaciones incómodas.

15. Las medidas puestas en ejecución son las siguientes:

1º) Se han impartido instrucciones a la persona destacada por la empresa Antartur para atender a sus turistas,a efectos de que proceda a ilustrarlos respecto a los problemas e inconvenientes que se deben evitar.No se logró mayor mejoría en el comportamiento.
Asi mismo se requirió a la misma persona comunique a sus superiores las novedades que se suceden sin solución para que desde Buenos Aires ya lleguen habiendo recibido instrucciones.
Cabe destacar que se ha tomado conocimiento de que Antartur no toma nunca contacto con sus clientes,los que recibe directamente de los Servicios Sociales Bancarios,razón por la cual mal puede hacer ningún tipo de selección previa.

2º) En vista de la escasa mejoría lograda,se adoptó el temperamento de de proceder a reunirlos en la Agencia de LADE inmediatamente después del arribo a efectos de poderles impartir instrucciones y recomendaciones que no todos aceptan de buenas ganas.
Este procedimiento ha dado mejores resultados,pero considero que no es responsabilidad de esta Representación ilustrar a los turistas respecto al comportamiento que deben observar en Stanley.

3º) Con relación al problema de las encomiendas he tomado contacto extraoficial con las autoridades del Correo local,las que me han expresado que pese a tener en claro y haberlo advertido por si mismo,la solución del problema escapa a sus posibilidades en razón que estan impedidos de rechazar encomiendas que esten encuadradas en sus regulaciones.
Por lo tanto se requiere el planteo formal del tema ante las autoridades del Gobierno o su tratamiento en Comisión Consultiva para arribar a un acuerdo al respecto.

/////////////

<u>Proposiciones</u>

15. Con la finalidad de contribuir a la solución de los problemas planteados, propongo las siguientes medidas a adoptar:

1º) Exigir ante las empresas de Turismo la selección de los pasajeros y la impartición de instrucciones que garanticen el posterior correcto comportamiento de sus clientes.

2º) Confeccionar y hacer imprimir folletos conteniendo información relacionada con las islas e instrucciones para asegurar el adecuado desempeño de los turistas.
Los folletos propuestos deberían ser entregados a los turistas con anterioridad al viaje y podrían estar confeccionados en base a modelo tentativo que adjunto.

3º) Autorizar al suscripto a tratar en Comisión Consultiva el tema de las encomiendas a efectos de lograr el siguiente acuerdo:

- Las encomiendas que envíen los turistas no gozarán de la prioridad asignada a la correspondencia o envíos de los residentes.
Dichas encomiendas serán consideradas como carga aérea y su expedisión estará sujeta a disponibilidad de bode ga.
Así mismo todo envío deberá ser acompañado por su correspondiente declaración de contenido reservándose LADE el derecho de aceptar los bultos de acuerdo al contenido.

16. Toda esta información debería estar incluida en el folleto informativo, de tal forma que los turistas no vengan alentando falsas expectativas al respecto.

Vicecomodoro HECTOR RICARDO GILOBERT
Miembro de la Comisión Consultiva Especial
Residente en Puerto Stanley

INFORMACION Y CONSEJOS UTILES PARA LOS TURISTAS QUE VIAJAN A STANLEY

RESEÑA HITORICA

En este apartado la cartilla debería contener una muy breve reseña histórica de las Islas, fundamentalmente en lo que hace a su descubrimiento y sucesivos intentos de establecer asentamientos.

ACTUAL DEPENDENCIA

Se debe ilustrar a los turistas que actualmente las islas se encuentran bajo soberanía británica, y por lo tanto ejercen el poder y dictan las leyes por las que se rigen todas las actividades.

ACUERDOS DE 1971

Breve referencia a los acuerdos para la apertura de las comunicaciones.

RECOMENDACIONES SOBRE LA CONDUCTA A OBSERVAR

Bajo este título tienen que figurar por lo menos las siguientes recomendaciones:

- Prohibición de introducir alimentos carneos crudos o sus derivados, huevos frescos, plantas y semillas.
- Recomendaciones acerca de la conducta que debería observar para no provocar situaciones incómodas: No hablar a los gritos, evitar caminar por la calle, no regatear los precios en los negocios, no revolver la mercadería ni sacarlas de sus envoltorios, realizar las operaciones de cambio de moneda en el banco local, tener siempre presente de que la mayoría de los pobladores pueden entender el castellano y evitar hacer comentarios o críticas en público.
- Avenirse a las costumbres y hábitos de consumo locales, respetar la fauna y la flora. Evitar en los negocios los malos entendidos con relación a los precios, los artículos que han sido pagados y los que aún se adeudan. Reservar dinero para eventuales.

REPRESENTACION ARGENTINA

También resulta necesario que los turistas conozcan la autoridad que tiene conferidala persona del Representante, a efectos de que tengan conciencia de que son controlados.

ENVIO DE ENCOMIENDAS Y LLAMADAS TELEFONICAS

Dejar aclarado que las encomiendas estarán sujetas a disponibilidad de bodega y demás condiciones que se proponen en el memorandum

Asimismo las llamadas telefónicas serán tomadas en forma condicional a fin de permitir las llamadas de locales al continente que se realizan por razones oficiales, sanitarias, comerciales, etc.

RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR AEREO

Debe quedar aclarado que ante postergaciones o demoras de los vuelos, laempresa aerea no tiene responsabilidad sobre los mayores gastos que se ocasionen.

ORIGINAL

EJERCITO ARGENTINO

BUENOS AIRES, 14 de mayo de 1984

U 2 45008 / 65

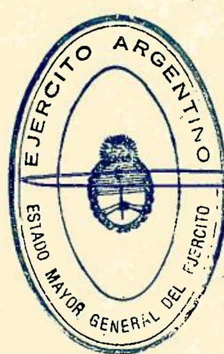
Objeto: elevar fotocopia de traducción de un artículo sobre las Islas MALVINAS.

AL JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA
(Jefatura II - Inteligencia)

Por considerar que pueda resultar de interés, adjunto elevo al señor Jefe, fotocopia de traducción, sobre un artículo denominado "El alto precio del principio", aparecido en la revista inglesa "TIME" Nro 19 del 07 May 84, relacionado con las Islas MALVINAS.

AGREGADOS: informe de CUATRO (4) fojas

DPTO. ICIA
1064
448



JOSE OSVALDO RIVEIRO
CORONEL
SUBJEFE II - INTELIGENCIA
EMGE

DISTRIBUIDOR:

- Original: EMGFAA - (Jef II- Icia)

- Duplicado: EMGE - (Jef II - Icia - Dpto Icia)



CDO J I J - EMGE
17 MAY. 1984
Nº C.
N. E. 192 N. I. 940

FUERZA AEREA
No 1284809
E 28 MAY 1984
S

EL ALTO PRECIO DEL PRINCIPIO

Distantes explosiones estruendosas hacen recordar vagamente, por el ruido, lo que soportaron irritados los residentes hace dos años cuando las tropas Británicas avanzaron a través de áridas montañas para retomar las islas Falklands en poder de Argentina. Pero éstos no son ruidos de guerra.

Después de los últimos acontecimientos, 700 hombres han trabajado hasta 14 horas por día, perforando a través de la roca en el Monte Pleasant, una alta posición 25 millas al sudoeste de Puerto Stanley, la capital. Construyeron una nueva base militar Británica con una pista de vuelo de 8.500 pies que podrá recibir gran avión militar.

La nueva pista de aterrizaje servirá evidentemente a la determinación del Primer Ministro Thatcher de conservar el ventoso archipiélago Sud Atlántico, que está a 8.000 millas de Gran Bretaña y solamente a 400 millas de Argentina. Cuando la base esté terminada el año que viene, los jets TRISTAR de la Royal Air Force estarán en condición de alcanzar en 8 horas y media las islas Falklands desde la isla de Ascensión, una posesión británica en el medio del Atlántico, entre Gran Bretaña y las Falklands. Actualmente los más rápidos vuelos desde Ascensión exigen doce horas de viaje en el avión Hercules C-130 de carga turbo-propulsado, que debe ser reabastecido en el aire. Lo que es más importante, la nueva pista permitirá el rápido despliegue de las tropas Británicas en una emergencia.

Aunque el democráticamente elegido gobernante de Argentina, Presidente Raúl Alfonsín, ha reemplazado el régimen militar que invadió las Falklands en 1982, los Británicos -y especialmente los Falklanders- tienen sospechas sobre las intenciones de Argentina.

Sir Rex Hunt, quien como Comisionado Civil es en efecto Gobernador de las Islas, dice: "Pienso que Alfonsin es un hombre honorable. El manifestó que la invasión fue un acto ilícito por un gobierno ilegal en una causa justa . Es exacto en las dos prime-

ras consideraciones, pero debería ser convencido de que está equivocado en la tercera".

Durante las semanas que siguieron al finalizar la guerra, los isleños se lamentaron de la cantidad de camiones militares que ocupaban la Road Ross, la principal calle de la capital. Los residentes que alojaron a los soldados, durmiendo cuatro en una habitación, expresaron medio en burla que sólo tenían miedo por las mujeres. Ahora las tropas viven en las tres amplias barracas flotantes, albergando cada una 930 hombres. Tienen casinos, gimnasios, canchas, purifican su propia agua y generan su propia electricidad.

El Mayor General KEITH SPACIE, Comandante de 4.000 a 5.000 hombres de las Fuerzas Británicas, dice: "Port Stanley no es un pueblo-guarnición. Hemos puesto a los Falklandeses detrás, así pueden desarrollar una vida lo más normal posible".

Cuando las tropas comenzaron a llamar a los nativos "BENNIES" (de acuerdo al carácter gentil aunque poco espiritual de un personaje en una ópera melodramática británica), los islandeses retomaron el nombre, el cual ellos usan ahora más frecuentemente que el de "Kelpers" (según las algas que ellos recogían). Ellos llaman a su vez a los soldados Británicos "WHENNIES", por su tendencia a insistir hasta el aburrimiento acerca de la época en que "cuando yo estaba en Belfast", o "cuando yo estaba en Cyprus". Aunque ocasionalmente hay golpes de puño los sábados a la noche en los cafés de Port Stanley, un oficial hace notar que "la relación con la población local es mucho peor en algunos pueblos Británicos".

La presencia Británica ha alterado profundamente el estilo de vida siglo 19°. Los criadores de ovejas, la columna vertebral de la economía de las islas, guardan sus majadas en las montanas de poca vegetación, olvidados del tumulto de Port Stanley. El Secretario de la Asociación de Propietarios de Ovejas, JIM CLEMENTS, dice: "Si no escucháramos la radio y no viéramos los aviones sobrevolar sobre nuestras cabezas, no sabríamos que los militares están aquí".

36

La población civil ha aumentado solamente 4% desde la guerra, con 1.870 habitantes.

Exceptuando un auge en la venta de estampillas de correo a los coleccionistas, la economía de la isla está paralizada. Los comerciantes se lamentan que aunque vendan a las tropas un poco de banderines y ceniceros made Hong Kong, ellos obtenían más beneficios de los Británicos con la mercadería vendida alguna vez a los turistas Argentinos. El Banco Standard Chartered ha abierto un local en Ross Road, pero la capital no tiene todavía peluquería, lavadero, ni garage de reparación de automóviles.

El desarrollo de las islas es perturbado por el "factor Falkland: las ocho semanas que requiere para que el apoyo sea ordenado y llegue de Gran Bretaña. Un memorial en honor de los 277 solados Británicos que murieron en las Falklands, durante la guerra, permanece inacabado porque el mármol pulido fue dañado en la ruta. Pero la distancia no es solamente una excusa. Funcionarios locales hasta han establecido una oficina para la subvención de 44 millones de libras otorgadas por el Parlamento para el desarrollo de las islas. La mitad de los 54 de las casas de tres habitaciones prefabricadas, que fueron construídas a un costo de 187.000 libras cada una para colmar la falta de alojamiento en Port Stanley, permanecen vacías porque demandará seis meses conectarles el agua y canerías. El constructor del proyecto Británico dice: "Usted choca aquí contra toda la burocracia. Si triunfa, usted se vuelve molesto para ellos. Si fracasa, es "ya se lo habíamos dicho".

Aunque Gran Bretaña y Argentina han comenzado cautelosamente a explorar la posibilidad de reanudar las relaciones diplomáticas y el comercio, el gobierno de Thatcher insiste en que la soberanía no se discutirá. Los Falklandses, acostumbrados a viajar a Argentina para comprar lo que necesitaban o por problemas de salud, toman mal este aislamiento, más aún si significa una declinación continua de su standard de vida. Para los Británicos que pagan impuestos,

el precio es muy alto. La defensa de las islas está costando actualmente 874 millones de libras por año, o sea 467.000 libras por habitante de la isla.

TRADUCCION

ARTICULO PUBLICADO EN DIARIO "LE FIGARO" - 26 JUL 82
UBICACION: HOJA 4 - CUATRO COLUMNAS -
RUBRICA: EXTRANJERO

CONSECUENCIAS DE LAS "REVELACIONES" DEL SUNDAY TIMES SOBRE LOS EXOCET

MALVINAS: HERNU ORDENA UNA INVESTIGACION.-

El conflicto de las Malvinas tiene consecuencias tardías: según el diario dominical inglés "Sunday Times", aparecido ayer, los Argentinos han podido utilizar con éxito los misiles exocet gracias a la cooperación activa de un equipo de técnicos franceses de la firma Dassault, fabricante de los aviones"Super-Etendards", violando asi las decisiones del gobierno francés con respecto a la "no-intervención".-

El diario británico precisa que este equipo estaba formado por nueve técnicos bajo la dirección de Hervé Cohen.- Estos hombres se encontraban en la base naval argentina de Bahía Blanca donde enseñaban a los militares argentinos la forma de colocación y fijación de los misiles sobre los aviones "Super-Etendards", así como la forma de utilización.-

Siempre según el "Sunday Times", Hervé Cohen, entrevistado por Isabel Hilton, declaró que ni él ni sus hombres no habían recibido en momento alguno una órden de su gobierno o de su firma de interrumpir su actividad: "No puedo decir que nos hayan olvidad diría más bien que estabamos allí y que nadie no pidió que regresaramos a nuestro país".-

El diario concluye que el 2 de Abril, día de la toma de las Malvinas por el ejército argentino, éste no poseía aún la pericia en el manejo de los exocet, y que no podía lanzarlos, siendo los técnicos franceses quienes les enseñaron, lo que causó la pérdida de dos navíos y la muerte de 24 hombres.-

El Ministro Francés de la Defensa reaccionó inmediatamente ante estas informaciones, anunciando ayer, que se había ordenado una investigación para verificar si las informaciones del diario inglés eran exactas.- El comunicado recuerda cuál ha sido la posición oficial de Francia desde el comienzo del conflicto: "Desde el momento en que los Argentinos invadieron las islas Malvinas, el gobierno suspendió toda autorización de prospección, nogociación, venta y exportación de materiales de guerra o asimilados hacia la Argentina".-

"Este embargo total ha sido respetado plenamente y ninguna entrega de material de guerra ha sido efectuada hacia ese país desde el comienzo de las hostilidades.- "

"Charles Hernu, Ministro de la Defensa, en total acuerdo con Claude Cheysson, Ministro de Relaciones Exteriores, ha dado instrucciones para ninguna asistencia técnica de carácter militar se haga llegar a la Argentina, y en especial para que no se efectúe ningún trabajo sobre unidades operando en dirección de las Malvinas".-

"El gobierno tiene conciencia de haber cumplido plenamente las obligaciones que le imponía su total solidaridad con nuestros amigos británicos".-

"Se ha comenzado una investigación para saber si las instrucciones arriba mencionadas han sido totalmente repetadas".-

-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-

Après les « révélations » du *Sunday Times* sur les Exocet

Malouines : Hernu ordonne une enquête

Le conflit des Malouines a des retombées tardives : selon le journal dominical anglais « Sunday Times » paru hier, les Argentins n'ont pu utiliser avec succès leurs missiles « Exocet » que grâce à la coopération active d'une équipe de techniciens français de la firme Dassault, constructrice des avions « Super-Etendards », en violation des décisions du gouvernement français de non-intervention.

Le journal britannique précise que cette équipe comprenait neuf techniciens dirigés par Hervé Colen. Ces hommes se trouvaient à la base navale argentine de Bahia Blanca où ils apprenaient aux militaires argentins comment on arrimait les missiles sur les avions « Super-Etendards » et comment on les utilisait.

Toujours selon le « Sunday Times », Hervé Colen, interviewé par Isabel Hilton, a déclaré que ses hommes et lui n'avaient jamais reçu, ni du gouvernement ni de leur firme l'ordre d'interrompre leur activité : « Je ne peux pas dire que nous ayons été oubliés, je dirais plutôt que nous étions là et que personne ne nous a demandé de rentrer chez nous. »

Le journal conclut que le 2 avril, jour de la prise des Malouines par l'armée argentine, celle-ci ne possédait pas encore la maîtrise des « Exocet », qu'elle ne pouvait pas les lancer mais que ce sont les techniciens français qui lui ont appris, ce qui a causé la perte de deux navires et la mort de vingt-quatre hommes.

Le ministère français de la Défense a immédiatement réagi à ces informations en annonçant, hier, qu'une enquête était ouverte pour vérifier si les affirmations du journal anglais étaient exactes. Le communiqué rappelle quelle a été la position officielle française dès le début du conflit : « Dès que les Argentins ont envahi les îles Malouines, le gouvernement a suspendu toute autorisation de prospection, négociation, vente et exportation de matériels de guerre ou assimilés vers l'Argentine.

« Cet embargo total a été pleinement respecté et aucune livraison de matériel de guerre n'a été effectuée vers ce pays depuis le début des hostilités.

« Charles Hernu, ministre de la Défense, en plein accord avec Claude Cheysson, ministre des Relations extérieures, a en outre donné des instructions pour qu'aucune assistance technique de caractère militaire ne soit apportée à l'Argentine, et en particulier pour qu'aucun travail ne soit effectué sur des matériels utilisés dans des unités opérant en direction des Malouines.

« Le gouvernement a ainsi conscience d'avoir pleinement rempli les obligations que lui imposait son entière solidarité avec nos amis britanniques.

« Une enquête est en cours pour savoir si les instructions ci-dessus rappelées ont bien été respectées. »

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

FUERZA AEREA ARGENTINA

ANEXO 115

MEMORANDUM	PRODUCIDO POR:
Para información de:	JEFE REGIONAL ICIA SUR
J-II - DEPARTAMENTO EXTERIOR	COMODORO RIVADAVIA, 4 Junio de 1984.

Asunto: Elevar Parte de Información Nº 100/84.

Adjunto elevo al señor Jefe, para su conocimiento, el presente Parte de Información Nº 100/84, referido a OPERACION DE AERONAVES HERCULES EN EL ATLANTICO SUR POR LA RAF.-

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL
JEFE ... E. M. G. JEFATURA II ...
Nº 35843
Cde.
Fojas
ENTRO
SALIO
05 JUN 1984



Mayor JOSE FELIX MORILLA
Jefe Regional Icia Sur Interino

- Se informó al Dto. Secr. - Operativa
- Copia a la DIV D"

43

ESTRICTAMENTE SECRETO y CONFIDENCIAL
FUERZA AEREA ARG. JEF. II - E.G.F.A.
Nº. 15452/7
Cda.:
Foja:
ENTRO | SALIO
11 JUN 1984

Exp. 35843 - Reg. Icia Sur
FA 154527 -

COMODORO RIVADAVIA, 4 de Junio de 1984.

PARTE DE INFORMACION Nº 100/84

PRODUCIDO POR: JEFE REGIONAL ICIA SUR

ASUNTO: OPERACION DE AERONAVES HERCULES EN EL ATLANTICO SUR POR LA R.A.F.

Operación del Hércules.

1. Una misión típica para el traslado de un HERCULES CMk-1/PLR-2 desde la Isla ASCENCION hasta RAF STANLEY (PUERTO ARGENTINO), requiere del empleo de un tanker Hércules CMk-1(K) y dos tanker VICTOR KMK-2.

Mientras los dos Hércules vuelan en formación, uno de los Víctor transfiere al restante 18.598 Kgs. de JP, llevando el total transportado por éste a 55.793 Kgs. de combustible. Una vez que el primer Víctor retorna a WIDEAWAKE, el segundo se avecina al encuentro con los Hércules. A las 4 horas aproximadamente de vuelo, el Hércules de transporte reconstituye su reserva de 10.433 Kgs. de combustible, que le fueron transferidos por el Hércules de reaprovisionamiento, que a su vez a la hora llena sus tanques con combustibles proporcionado por el Víctor, que entrega 21.773 Kgs.

Luego de este momento, el Víctor comienza el regreso hacia Ascención. El último reabastecimiento, se realiza en el punto en que ambos aviones tienen suficiente combustible como para reingresar a WIDEAWAKE. Aquí, en el último reabastecimiento se transfieren 9.980 Kgs. de JP. El total en tiempo de vuelo, entre Ascención y Puerto Argentino es de aproximadamente de 13 horas.

El Hércules, es el único avión a turbohélice, que es reabastecido del Víctor KMK-2 a reacción, lo cual torna prácticamente imposible, realizar la transferencia de combustible en vuelo nivelado.

Aún decolando con el máximo peso permitido, desde Wideawake, el Hércules requiere dos reabastecimientos: el primero aproximadamente a las 4 hs. de vuelo (dependiendo de las condiciones del viento)y el restante hacia las 8 hs.; así con plena carga, y los depósitos de combustible del interior del fuselage (que no pueden ser reabastecidos durante el vuelo, y que se mantienen llenos, para el vuelo de retorno desde las Islas, ante la eventualidad de que no pueda aterrizar), la mejor velocidad posible es de 389 Km/h a unos 7.100 mts. de altura; dicha velocidad es inferior no obstante a la velocidad mínima del Víctor de unos 426 Km/h.

Es por ello, que el procedimiento de reabastecimiento del Víctor al Hércules es el siguiente: el Víctor se avecina desde lo alto y desde la derecha, instruyendo al Hércules a iniciar el descenso apenas se realiza el contacto visual a una distancia de 1.6 Km. aproximadamente. El Hércules, comienza a descender a una velocidad de 2.5/5.1 m/seg y el Víctor lo sobrepasa por la derecha, mientras que el Hércules comienza a alinearse con la cola de su acompañante para enganchar el cesto de la sonda. Una vez logrado ésto, se mantiene una velocidad descendente de 2.5 m/seg. en forma constante, durante los 15 min. requeridos para completar el reaprovisionamiento.

Rutina de vuelo.

2. Una vez que el Hércules arriba a RAF Stanley (Puerto Argentino), la tripulación pernocta normalmente en la base, antes de realizar el vuelo de retorno hacia Ascención al día siguiente. Una tripulación es generalmente destacada desde su base de LYNEHAM, hacia WIDEAWAKE por un periodo de tres semanas, suficiente para realizar una media de 6 misiones completas hacia las Islas MALVINAS. De esta manera, se cumplen unas 160 horas como promedio.

En el intervalo entre dos destacamentos sucesivos en Ascención, la tripulación permanece unos dos meses en INGLATERRA, retornando a las operaciones de rutina, en el teatro europeo.

Siempre existen distribuídos entre Stanley y Wideawakw, cuatro Hércules cisterna KMK-1K, que hace posible la reducción del número de Victors destacados en el Atlántico Sur. Asimismo, están destacados en los lugares mencionados cierto número de Hércules CMk-1 dotados de sonda de reabastecimiento anterior.

Operación de alternativa del Hércules.

3. Ante la probabilidad de inoperancia de la pista de Puerto Argentino por cualquier eventualidad, se desarrolló un sistema, que permite mantener el enlace aéreo desde las Islas, por intermedio de aeronaves Hércules. Así es posible, el lanzamiento aéreo de cargas en vuelo a baja altura, como la recuperación de bultos pequeños, con un sistema desarrollado por el JOINT AIR TRANSPORT ESTABLISHMENT de BRIZE NORTON.

El equipamiento a bordo, comprende un gancho con una cuerda de 45.6 mts. de longitud y un sistema que extiende o recupera dicha cuerda. En tierra, la instalación comprende dos postes de una altura de 6.7 mts. separados entre sí unos 15 mts. de distancia. Ambos postes están unidos por un cable de nylon, al cual está enganchado otro cable del mismo material de 45.6 mts., y que tiene sujeto un recipiente, que puede contener hasta 45 kgs. de carga.

El Hércules, se aproxima volando a baja altura (aproximadamente 15 mts.) enganchando la cuerda que tiene sujeto el elemento a transportar. El sistema terrestre (postes y cables), se orientan según la dirección del viento, y en la dirección de la aproximación del avión se instalan señalizaciones a 91 y 183 mts. de distancia.

Modificaciones en el Hércules.

4. A continuación se mencionan datos relativos a las modificaciones aportadas a las diferentes variantes del Hércules en servicio con la RAF.

HERCULES CMk-1/LR.2 y CMk-1/lr.4: se trata de una modificación interna al Hércules standard, con objeto de incrementar la autonomía, aunque a costa de una reducción de la carga.

En el caso del LR.2, consiste en la incorporación de dos tanques suplementarios cilíndricos con una capacidad unitaria de 3.750Lts. suficientes para unas 3 a 4 horas adicionales de vuelo. Con este par de tanques, la capacidad de combustible del Hércules (incluyendo los depósitos subalares) pasa de 28.580 Kgs. a 34.570 Kgs. de JP. Un incremento ulterior, se obtuvo en la versión LR.4, con la adopción de 4 depósitos de 3.750 lts. Como no se puede aumentar el peso máximo de despegue, la carga transportada disminuyó en un 25% de los 19.505 kgs. normales.

HERCULES CMk-1/PLR.2: esta modificación, consistió en la incorporación de una sonda de reabastecimiento sobre la cabina del avión. Se realizó solo en los CMk-1, convertidos en la configuración LR.2. La incorporación de la sonda (Modificación 5308), fué acompañada de la instalación de un sistema de navegación Omega (Modificación 5309).

La sonda de reabastecimiento es una tipo Mk-8, con un conducto de combustible de 7.6 cms. de diámetro. Está ubicada sobre el dorso, hacia la derecha, penetrando en el carenado del borde de ataque del ala, descendiendo hasta unirse al conducto de aprovisionamiento terrestre.

HERCULES CMk-1(K): Se trata de la versión cisterna del Hércules CMk-1 (Modificación 5310). Internamente el CMk-1(K), dispone de cuatro depósitos de combustible. El sistema de reabastecimiento, se completa con una sonda posterior flexible HDU (Hose Drum Unit), colocada sobre la rampa de carga, con el contenedor del tubo. Esto permite la presurización del compartimiento de carga del Hércules, cuando la sonda no está en funcionamiento.

El combustible que se transfiere, proviene de los depósitos principales del avión (y no de los suplementarios internos), en tanto que la presión del combustible que recibe el avión reabastecido se obtiene, mediante una turbina. Esta es refrigerada por aire, a través de un sistema de conductos aerodinámicos construídos al efecto. El ritmo de transferencia de combustible es de aproximadamente unos 454 kgs/min.-

ORIGEN: PP.MM. VALORIZACION: B-2

- Fotocopia D.I.V."D"
- Informado a vcto Luis op. (COA)



SIDE Nº 7686

Presidencia de la Nación Argentina

Secretaría de Inteligencia de Estado

BUENOS AIRES, 21 JUL 1983

SEÑOR JEFE:

POR DISPOSICION DEL SEÑOR SECRETARIO DE INTELIGENCIA DE ESTADO, tengo el agrado de dirigirme a Ud. con el objeto de remitirle adjunto, para su conocimiento, el Ejemplar Nº 11 del Parte de Inteligencia Nº 185 que trata sobre probable estrategias británicas en procura de neutralizar o disminuir los efectos negativos para su país de la Resolución Nº 37/9 (NOV82) de las Naciones Unidas, que consta de 5 fojas y 1 anexo.

Saludo a Ud. atentamente.

Capitán de Navío I. M. MARIO CESAR SALOMONE
Subsecretario de Inteligencia de Estado "B"

AL SEÑOR JEFE II DE INTELIGENCIA DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA FUERZA AEREA.
Brigadier D. Julio César SANTUCIONE.
S. / D.

48

ESTRICTAMENTE SECRETO y CONFIDENCIAL

FUERZA A R ... E.M.G. JEFAT ... II - I.G.I ...

Nº. 152259	Cde.:
	Foja:

ENTRO | SALIO

21 JUL 1983

Ejemplar Nº 11

Form. Nº 43

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

Buenos Aires, 21 de Julio de 1983.-

PARTE DE INTELIGENCIA Nº 185

PARA CONOCIMIENTO DE: SR. JEFE II ICIA. DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA FUERZA AEREA.

ASUNTO: ARGENTINA-GRAN BRETAÑA: CONFLICTO AUSTRAL

SINTESIS: Probable estrategias británicas en procura de neutralizar o disminuir los efectos negativos para su país de la Resolución 37/9 (NOV82) de las NACIONES UNIDAS.

SITUACION

1. La Asamblea General de la ONU dictó en NOV82 la Resolución 37/9 referente al conflicto MALVINAS. (ANEXO 1).

2. A partir de mediados de SEP83 se reunirá nuevamente la Asamblea General e incluirá en el temario de sus sesiones el Tema MALVINAS.

3. La REPUBLICA ARGENTINA celebrará elecciones generales el 30OCT83. Las autoridades surgidas de estos comicios asumirán el poder el 31ENE84, normalizando constitucionalmente las instituciones de Gobierno.

4. La ARGENTINA mantiene un conflicto latente no resuelto en la zona austral con CHILE.

5. GRAN BRETAÑA mantiene una fuerte presión contra nuestro país, a través de medios políticos, diplomáticos, financieros y psico-sociales.

6. BRASIL, VENEZUELA, URUGUAY y otros países sudamericanos experimentan serias dificultades financieras relacionadas con sus abultadas deudas externas, siendo susceptibles a presiones provocadas por GRAN BRETAÑA.

7. ARGENTINA ha sido acusada reiteradamente ante los diversos foros internacionales y la opinión pública mundial de violación a los derechos humanos. Los países occidentales han sido los críticos más severos del Gobierno argentino, siendo las agencias y medios de comunicación social de estos países eficaces medios de difusión de dichos juicios.

PARTE DE INTELIGENCIA Nº

8. Margaret THATCHER logró un holgado triunfo en las elecciones inglesas celebradas en JUN83; su mandato se extiende por cinco años más.

9. La Primer Ministro británica ha sostenido en reiteradas oportunidades su voluntad de negociar todo menos la soberanía con ARGENTINA.

10. Existen antecedentes históricos de provocaciones y aprovechamientos británicos de incidentes internacionales destinados a satisfacer sus propios intereses (KUWAIT-IRAK 1961; ARABIA-OMAN-YEMEN 1964-1967).

11. El Gobierno chileno presidido por el General PINOCHET, a pesar de manifestar su total neutralidad en el conflicto argentino-británico ha dado muestra de favorecer la causa de GRAN BRETAÑA.

12. El régimen chileno asiste a un sensible y progresivo deterioro de su frente interno abarcando todo el espectro del quehacer nacional.

13. El Gobierno brasileño ha autorizado reiteradas escalas de aviones británicos destinados a MALVINAS, con la explicación de que los aterrizajes se producían por razones "humanitarias o de emergencia". Ello ha provocado una tensión en las relaciones argentino-brasileñas.

14. El Gobierno de las Fuerzas Armadas está permanentemente cuestionado por sectores internos (políticos, sindicales, militares, eclesiásticos, etc y los medios de comunicación social. Los temas más conflictivos son: la guerra de MALVINAS, la situación económica, la cuestión de los "desaparecidos", conflicto con CHILE, comisión de ilícitos.

15. Las comisiones designadas para establecer las responsabilidades políticas y militares sobre la conducción nacional de la guerra de las MALVINAS se expedirían a fines de JUL83.

EVALUACION

La Resolución 37/9 constituye un triunfo de la diplomacia argentina pues:

1. En su Preámbulo reafirma el principio de la Carta de la ONU, el cual considera incompatible el mantenimiento de la situaciones coloniales.

2. Cita Resoluciones anteriores favorables a la posición de nuestro país tales como las 1514 (XV), 2065 (XX), 3160 (XXVIII) y 31/49, como así tambié las más recientes 502 y 505.

3. Al constatar la existencia de una cesación de hecho de las hostilidades en el ATLANTICO SUR y la intención manifestada por las partes de no reanudarlas, las NACIONES UNIDAS quitan todo sustento a la pretensión británica hacia nuestro país de exigir la declaración del "cese formal de hostilidades".

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

PARTE DE INTELIGENCIA Nº

4. Se refiere a los "intereses" y no a los "deseos" de los isleños.
5. Tampoco recoge el principio de "autodeterminación de los pueblos" como pretendía el REINO UNIDO.
6. Pide a las partes que reanuden las negociaciones a fin de encontrar a la mayor brevedad una solución pacífica a la DISPUTA DE SOBERANIA.
7. Pide al Secretario General de la ONU emprenda una misión renovada de buenos oficios.

Es importante destacar lo dificultoso que resultó incluir en el temario de la orden del día de la Asamblea General los temas mencionados lo que confirma el triunfo del accionar diplomático argentino, aspecto tal que no debe subestimarse.

El Gobierno británico ha basado buena parte de su argumentación en la defensa de los valores que defienden las democracias occidentales: la libertad, la democracia, el derecho y la moral internacionales.

Una y otra vez la Primer Ministro enfocó el conflicto con nuestro país como una lucha entre el arquetipo de estos valores y un país agresor, gobernado por una dictadura militar y reiteradamente violador de los derechos humanos y de la Carta de la ONU.

Al Gobierno británico le resultará dificultoso explicar la negativa a cumplir las disposiciones contenidas en la mencionada Resolución 37/9; no hacerlo sería infringir algunos de los principales argumentos esgrimidos con tanta vehemencia y reiteración en defensa de sus pretensiones. Siendo las NACIONES UNIDAS el más elevado foro internacional, la actitud británica renuente a cumplir sus disposiciones resultaría incoherente con sus propias postulaciones.

PROBABLE EVOLUCION

Resulta claro por lo expuesto, que los conceptos obtenidos en la Resolución aludida son claramente contrarios al interés británico.

Consecuentemente debe esperarse que GRAN BRETAÑA implemente estrategias en todos los campos (diplomático, político, económico y psico-social) a fin de llegar en mejores condiciones a la próxima Asamblea. En tal sentido, GRAN BRETAÑA intentará:

1. Socavar la coherencia y voluntad argentina en su frente interno, aprovechando disensos y diferencias entre los diversos campos del quehacer nacional y de éstos con el Gobierno, intensificando las situaciones conflictivas existentes y provocando, como fin último, la desestabilización del Gobierno.

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

PARTE DE INTELIGENCIA Nº

2. Confundir las bases jurídicas de los reclamos argentinos.
3. Quitar la disputa sobre MALVINAS del ámbito del Secretario General y también de la Asamblea General de la ONU, intentando ubicarla en el ámbito bilateral, sin intervención de las NACIONES UNIDAS.
4. Presionar económica y financieramente sobre aquellos países fuertemente comprometidos en sus relaciones bilaterales con el REINO UNIDO (caso BRASIL, VENEZUELA, URUGUAY).
5. Comprometer en su favor la votación de sus ex-colonias.
6. Intensificar campañas de acción psicológicas tendientes a señalar a nuestro país como reiterado violador de los derechos humanos.
7. Provocar un aumento de las tensiones entre ARGENTINA y sus vecinos que puedan derivar inclusive en un enfrentamiento armado (Caso CHILE).
8. Debilitar el consenso latinoamericano y del Tercer Mundo de apoyo a la ARGENTINA.
9. Apelar al articulado del reglamento de la Asamblea General que le permita aplazar el tratamiento de la cuestión MALVINAS.
10. Conseguir el apoyo de EE.UU.
11. Obtener el ceso formal de hostilidades.

CONCLUSIONES

La Resolución 37/9 es una de las más importantes logradas por nuestro país hasta el momento en el foro de las NACIONES UNIDAS y la única que tiene posibilidades de presionar diplomáticamente a GRAN BRETAÑA en forma real.

Tanto el cese formal de hostilidades (que reconoce la Asamblea General como hecho) como cualquier otro argumento referente a la promesa de nuestro país de no recurrir a la fuerza para la solución del conflicto es redundante con respecto a lo que se encuentra en forma explícita en la Resolución.

El hecho de que la Resolución no haga referencia a las Islas GEORGIAS y SANDWICH DEL SUR, constituye una vulnerabilidad que podrá ser superada ampliando el concepto "cuestión de las Islas MALVINAS" para incluir los otros archipiélagos.

Por lo tanto, nuestro país con solo exigir el cumplimiento de la Resolución aludida podrá colocar a GRAN BRETAÑA ante una difícil disyuntiva.

En síntesis, el REINO UNIDO implementará todo tipo de acciones, operando sobre los foros internacionales y los frentes internos y externo de nuestro país a fin de que la posición argentina en la Asamblea General quede sustancialmente debilitada.

Trigésimo séptimo período de sesiones
Tema 135 del programa

ANEXO I

CUESTION DE LAS ISLAS MALVINAS (FALKLAND)

Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Haití, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela: proyecto de resolución revisado

La Asamblea General,

Habiendo examinado la cuestión de las Islas Malvinas (Falkland),

Consciente de que el mantenimiento de situaciones coloniales es incompatible con el ideal de paz universal de las Naciones Unidas,

Recordando sus resoluciones 1514 (XV) de 14 de diciembre de 1960, 2065 (XX) de 16 diciembre de 1965, 3160 (XXVIII) de 14 de diciembre de 1973 y 31/49 de 1° de diciembre de 1976,

Recordando asimismo las resoluciones 502 (1982) del 3 de abril de 1982 y 505 (1982) del 26 de mayo de 1982 del Consejo de Seguridad,

Tomando en cuenta la existencia de una cesación de hecho de las hostilidades en el Atlántico Sur y la intención manifestada por las partes de no reanudarlas,

Reafirmando la necesidad de que las partes tengan debidamente en cuenta los intereses de la población de las Islas Malvinas (Falkland) de conformidad con lo establecido por la Asamblea General en las resoluciones 2065 (XX) y 3160 (XXVIII),

Reafirmando asimismo los principios de la Carta de las Naciones Unidas sobre el no uso de la fuerza o la amenaza del uso de la fuerza en las relaciones internacionales y la solución pacífica de las controversias internacionales,

1. Pide a los Gobiernos de la Argentina y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte que reanuden las negociaciones a fin de encontrar a la mayor brevedad una solución pacífica a la disputa de soberanía referida a la cuestión de las Islas Malvinas (Falkland);

2. Pide al Secretario General que, sobre la base de la presente resolución, emprenda una misión renovada de buenos oficios a fin de asistir a las partes en el cumplimiento de lo solicitado, en el párrafo 1 supra, adoptando con tal propósito las medidas apropiadas;

3. Pide al Secretario General que presente un informe a la Asamblea General en su trigésimo octavo período de sesiones acerca de los progresos realizados en el cumplimiento de la presente resolución;

4. Decide incluir en el programa provisional de su trigésimo octavo período de sesiones el tema titulado "Cuestión de las Islas Malvinas (Falkland)".

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

PARTE DE INTELIGENCIA Nº

20019/42
2213/34
50768/42

DISTRIBUIDOR

Ejemplar Nº 1: SR. MINISTRO DE DEFENSA
Ejemplar Nº 2: SR. MINISTRO DE RR.EE. Y CULTO.
Ejemplar Nº 3: SR. COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO.
Ejemplar Nº 4: SR. COMANDANTE EN JEFE DE LA ARMADA.
Ejemplar Nº 5: SR. COMANDANTE EN JEFE DE LA FUERZA AEREA.
Ejemplar Nº 6: SR. SECRETARIO GENERAL DE LA PRESIDENCIA.
Ejemplar Nº 7: SR. JEFE DEL ESTADO MAYOR CONJUNTO.
Ejemplar Nº 8: SR. JEFE 2 ICIA. DEL ESTADO MAYOR CONJUNTO.
Ejemplar Nº 9: SR. JEFE II ICIA. DEL ESTADO MAYOR GENERAL DEL EJERCITO
Ejemplar Nº 10: SR. JEFE DE ICIA. DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA.
Ejemplar Nº 11: SR. JEFE II ICIA. DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA FUERZA AEREA.
Ejemplar Nº 12: ARCHIVO

EJEM. No .....

CANAL DE
INTELIGENCIA

DIGIS
DGIS - 2/3
Lima, 17 ABR. 1982

NOTA DE INFORMACION No. 44

PARA : ....

CONFLICTO ANGLO-ARGENTINO EN EL ARCHIPIELAGO DE LAS MALVINAS

RESUMEN DE LOS ACONTECIMIENTOS

Día 17 de Abril de 1982

1.-Radio Nacional de Chile, en su información matutina ha dado a conocer, lo siguiente:

-Gran Bretaña habría iniciado un bloqueo aéreo en torno a las Islas Malvinas.

-Habría fracasado la misión de ALEXANDER HAIG. Las autoridades Argentinas sólo aprobarían un retiro gradual de sus tropas de las Malvinas, a cambio del regreso de la flota Inglesa.

-Existiría crisis en el gobierno Argentino; el Ministro del Interior, podría reemplazar en el poder al General GALTIERI.

-El Presidente PINOCHET dió respuesta a una carta cursada por el mandatario Argentino. En ésta, reafirmó la oposición de Chile al uso de la fuerza en las soluciones internacionales, y reiteró la adhesión del gobierno Chileno, al principio de solución pacífica en las controversias (ver Anexo).

2.-La Agencia Soviética de Noticias (TASS), señala que Argentina y Gran Bretaña, marchan hacia una confrontación militar abierta; observando que los problemas deben resolverse a través de las negociaciones.

O. M. M.

FORMA: DIGIS-DGIS-2-Nº 302
1º ABR 81

ANEXO

TEXTO PARCIAL DE LA CARTA DEL PRESIDENTE GALTIERI A PINOCHET

"Ud. sabrá entender el momento dificil que atraviesa nuestro país, que no se origina en el acto de recuperación, sino en la falta de responsabilidad e incomprensión que demuestra - el gobierno de Gran Bretáña. Argentina en sus 172 años de - existencia no ha llevado jamás guerra de conquistas y ha sometido al arbitraje, muchas veces en detrimento de sus propios intereses, las cuestiones territoriales que no pudieron ser resuelto previamente con arreglos negociados. La recuperación de las islas, ha sido llevado a cabo como último extremo frente a la arrogante provocación de Gran Bretaña y a su posición de retardar "INFINITIN" el derecho de los intereses argentinos; nos vemos confrontados pues, con una formidable agresión militar. Nuestra reiterada disposición para nego - ciar no habrá de afectar nuestra determinación para resistir a la agresión militar. Se suman ahora las presiones británicas para consumar una agresión económica que significa violar principios y normas de las relaciones económicas internacionales, "NEGOCIAREMOS TODO MENOS LA SOBERANIA".

TEXTO PARCIAL DE LA CARTA DE PINOCHET AL PRESIDENTE GALTIERI

"Agradezco los antecedentes que me ha proporcionado sobre la establecida situación, ello es motivo de honda preocupación para CHILE, pues no solo involucra a dos países con los cuales nos reune estrechos lazos de amistad, sino que constituye también un conflicto que debilita en última instancia el occidente. El Gobierno Argentino bien conoce la posición q' CHILE ha sostenido en forma invariable en foros regionales y mundiales respecto del fondo del problema, en tal enfasis el gobierno chileno se ha opuesto permanentemente a la amenaza o uso de la fuerza en las relaciones internacionales.
Expresa vuestra excelencia que la República Argentina ha sometido al arbitraje las cuestiones terrotoriales que no pu - dieron ser resuelto previamente con arreglos y negocios, aún más, había que destacar que nuestros países han mantenido - por más de 100 años, instrumentos que permiten solucionar las controversias por la vía arbitral; o bien como se acordó, a

sugerencia del Gobierno Argentino en 1972, por la vía judicial; por ello a mi Gobierno le asiste la convicción de que el mantenimiento de dichos instrumentos constituyen un factor escencial en las relaciones amistosas entre nuestros países. Por otra - parte quisiera reiterar la tradicional vocación jurídica y americanista, elemento que ha contribuido y seguirá contribuyendo a encontrar, de acuerdo con las normas y el derecho internacional, soluciones por medios pacíficos de los asunto que perturban el clima de armonía que debe reinar entre los pueblos. Por todo lo anterior, el Gobierno de Chile reafirma los términos de la declaración que recientemente emitiera sobre la materia. Tenga vuestra excelencia que continuaremos observando con la debida atención al desarrollo de los hechos con la confianza que se llegue a una solución pacífica del conflicto que afecta a vuestro país y al Reino Unido.

--------()--------

CHRONOLOGY

The Falklands Conflict

– Chronology of Events

While we are very much aware of the implications raised by many of the incidents which are occurring in the South Atlantic at the moment, *Defence* feels that the proper time to evaluate and comment on these is when hostilities have ceased. Also, as a monthly journal, there is no way we can be current in our comments at any given time. However, we present here a Chronology of Events covering the two months of hostilities up to closing for press, which we hope will be of use to our readers.

Friday 2nd April

1. Argentine land, sea and air forces begin invasion of the Falkland Islands and South Georgia.
2. British announce formation of Task Force to recover Falklands.

Saturday 3rd April

1. Royal Marines on the Falklands captured by Argentine forces (Special Forces and Marines).
2. Royal Marines at Grytviken (South Georgia) destroy Alouette and Puma helicopters and damage corvette Granville with anti-tank weapons, before surrendering.
3. Britain breaks off diplomatic relations with Argentina.

Monday 5th April

1. Task Force sets sail for Falklands led by HMS Hermes and HMS Invincible; remainder of ships sail later.

Thursday 8th April

1. Britain imposes 200-mile exclusion zone around the Falklands to commence Monday 12th April.

Monday 12th April

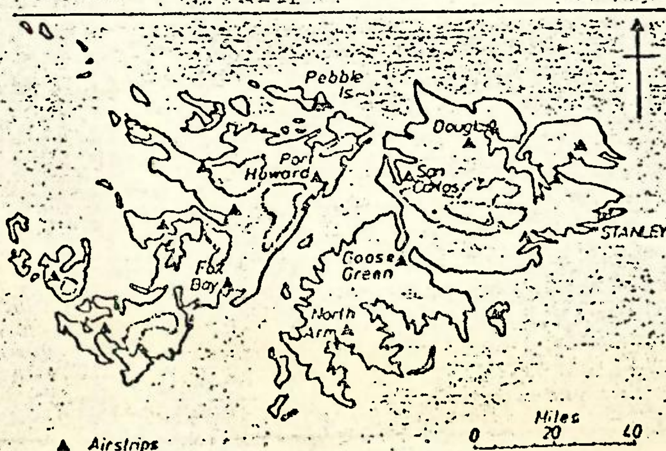
1. 200-mile Exclusion zone becomes effective.

Tuesday 13th April

1. EEC approves one month's ban on Argentine imports.

Wednesday 21st April

1. Sea Harrier intercepts Boeing 707 with Argentine markings near the fleet. Subsequently claimed to have been a military reconnaissance aircraft.



Saturday 24th April

1. Task Force loses Sea King helicopter, ditched.

Sunday 25th April

1. British announce exclusive air zone around the Falklands.
2. British recapture South Georgia without casualties. Argentine submarine, Santa Fe, hit and driven ashore by British helicopters.

Friday 30th April

1. Britain imposes total exclusion zone around the Falklands.

Saturday 1st May

1. RAF Vulcan bombs runway at Port Stanley: later Sea Harriers follow up, and raid Goose Green.
2. Daggers attack warships bombarding Port Stanley; 1 Dagger shot down by Sea Harriers, 1 shot down by Argentine gunfire.
3. Argentine Canberras attack Task Force; 1 shot down and 1 claimed damaged by Sea Harriers.
4. HMS Arrow damaged by splinters.

Sunday 2nd May

1. Argentine patrol vessels Alferez Sobral and Comodoro Somellera fire on Sea King from Hermes; Somellera sunk and Sobral damaged by Sea Skua missiles from two Lynx helicopters.
2. Argentine cruiser General Belgrano sunk by two torpedoes fired from British submarine Conqueror; 360 casualties.

Tuesday 4th May

1. British DDG Sheffield hit by one of two AM-39 Exocet missiles from Argentine Super Etendards. Ship caught fire; 20 dead.
2. Sea Harrier show down while on bombing raid on Falkland Islands; pilot dead. One or more Vulcans bomb runway at Port Stanley.

Thursday 6th May

1. France halts deliveries of Dassault Super Etendards to Argentina.
2. Two Sea Harriers collide in fog; both pilots killed.

Friday 7th May

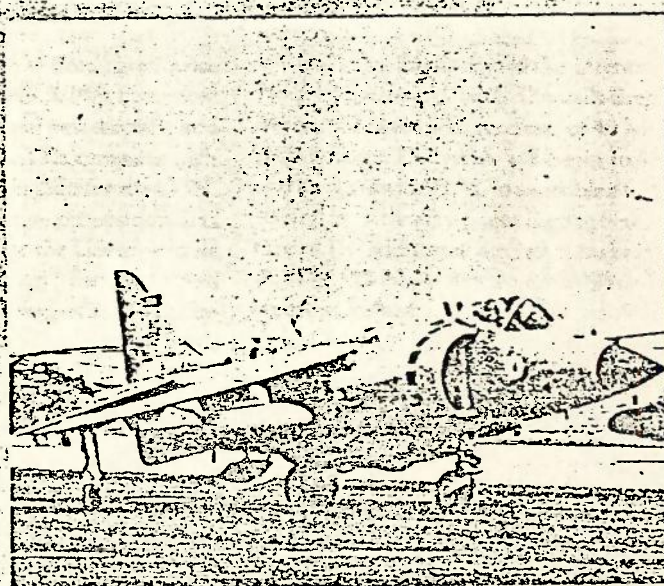
1. Total Exclusion Zone is extended to 12 miles off Argentine mainland by Britain.
2. Nimrod MR.2 with flight or fuelling capability to be moved to Ascension.

Saturday 8th May

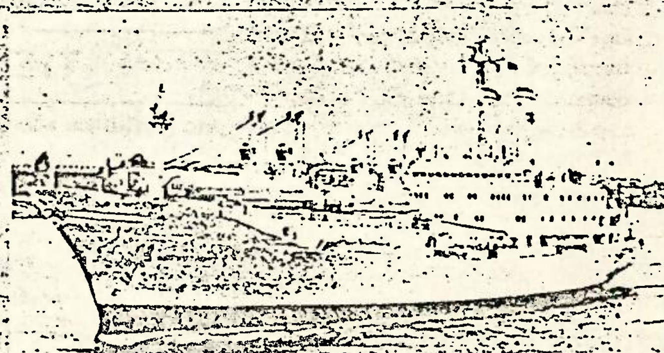
1. 20 Sea Harriers and Harriers flown 3500 miles from Yeovilton to Ascension (9 hours).
2. Argentine Hercules and Mirage escort turned back by Sea Harriers.

Left: The Falkland Islands, showing main settlements and airstrips.
(Drawing: IVH/Defence)

	3.	Mirage attack on Task Force driven off by Sea Harriers.
Sunday 9th May	1.	Another Argentine attempt to fly transports into the Falklands turned back by Sea Harriers.
	2.	Sea Harriers attack Port Stanley.
	3.	Sea Dart missile shoots down Argentine Puma.
	4.	Argentine fishing vessell Narwal strafed by Sea Harriers and surrenders. Found to be commanded by naval officer and engaged on surveillance.
Monday 10th May	1.	Narwal sinks.
	2.	HMS Sheffield sinks while in tow.
Wednesday 12th May	1.	HMS Alacrity sinks merchant ship believed to be carrying supplies of fuel and ammunition to the Falklands.
	2.	Two Argentine Skyhawks shot down by Seawolf missiles.
Friday 14th May	1.	Night Commando raid on Pebble Island airstrip.
Monday 17th May	1.	Sea Harriers attack two Argentine supply ships in small harbours in Falkland Sound.
Friday 21st May	1.	British landings established 10 square mile bridgehead at San Carlos, East Falklands.
	2.	Sea King helicopter crashes into sea; 21 SAS men dead.
	3.	HMS Ardent hit by Aermacchi MB.339s firing rocket-projectiles, and abondoned. 22 crew missing, presumed dead.
Sunday 23rd May	1.	Five Argentine Mirages and one Skyhawk reported destroyed. A further two Skyhawks and one Mirage claimed to have been destroyed.
	2.	Harriers attack three Argentine helicopters. Two definitely brought down.
	3.	HMS Antelope hit by Mirages and Skyhawks. Bomb lodges in engine room and explodes while bomb disposal team attempts to defuse it. One man killed and seven injured.
	4.	Number of British servicemen killed so far during the Falklands Crisis reported to be 21.
Monday 24th May	1.	HMS Coventry sunk by Argentine Skyhawks. 20 men dead.
	2.	Merchant ship Atlantic Conveyor attacked by two Argentine Super Etendards; hit by Exocet missiles.
	3.	Three Argentine Skyhawks claimed as shot down.
Thursday 27th May	1.	British paratroops recapture Port Darwin and Goose Green. 1400 Argentine prisoners taken; 17 British dead.
Saturday 29th May & Sunday 20th May	1.	British troops move East towards Port Stanley. British warships attack positions around Port Stanley.
Monday 31st May	1.	British occupy Mount Kent, 12 miles from Port Stanley.
	2.	British aircraft attack Port Stanley airfield.
	3.	Two Exocet missiles reported to have been intercepted by British frigates.
Tuesday 1st June	1.	Two Harriers shot down while bombing Port Stanley airfield (pilots rescued).
	2.	Sea Harriers destroy Argentine C-130 Hercules believed to have parachuted Special Forces into East Falklands.
Wednesday 2nd June	1.	Royal Marines capture survivors of Special Forces in farmhouse.
	2.	Leaflet raids on Port Stanley urging surrender and withdrawal.



One of the re-inforcement batch of Sea Harrier FRS.1 fighters, in a new all-grey air superiority camouflage scheme, prior to departure. The Fleet Air Arm raised a new unit, 809 Naval Air Squadron, to deploy the extra Sea Harriers to the fleet. (Photo: HMS Heron)



The motor vessel Geestport leaving Portsmouth with a full load of refrigerated goods, bound for Ascension Island, on 21st May. She had been fitted with a helicopter deck and a satellite communications system. (Photo: Michael D. Lennon)

61

AIR NEWS

Air Losses in the Falklands

On pages 342 and 343 of this issue, we present a Chronology of Events which have occured in the South Atlantic, up to closing for press. For the time being, we will refrain from commenting further, but we do feel that the table of aircraft losses (compiled from various sources) will be of use to our readers. It has been updated to 2nd June 1982.

Argentine	
A-4P/Q Skyhawk	25
Mirage IIEA/Dagger	19
IA.58 Pucara (including 2 captured at Goose Green)	11
T-34 Mentor	4
C-130E/H Hercules	1
Aermacchi MB.339	1
Canberra B.62	1
Puma	4
Chinook	1
Other helicopters	5
Light aircraft	3
	75
British	
Sea Harrier FRS.1	2 + 3 (non combat)
Harrier GR.3	2
Sea King HAS.2/5, HC.4	5 (non combat)
Wessex HU.5	2 (non combat)
Gazelle AH.1	2
Scout AH.1	1
	7 + 10

The above British figures do not include any helicopters which may have been lost on board the Atlantic Conveyor when she sank.

747s for RDF?

The Boeing Company has suggested that the Boeing 747 will provide a more economical solution to the current USAF transport requirement than the re-introduction of the Lockheed C-5 under the new designation C-5N.

The proposal includes the sale of surplus B.747s currently parked at Wichita and reflecting the malaise in the air transport world. The idea has been heavily backed by Senator Henry Jackson who has written to the US Defense Secretary with the suggestion that such a deal could offer substantial financial savings.

It has been claimed that purchase of the B.747, suitably modified for military use, could save more than $6 billion in costs and be ready by 1986, which is three years earlier than the estimated time of introduction of the C-5N.

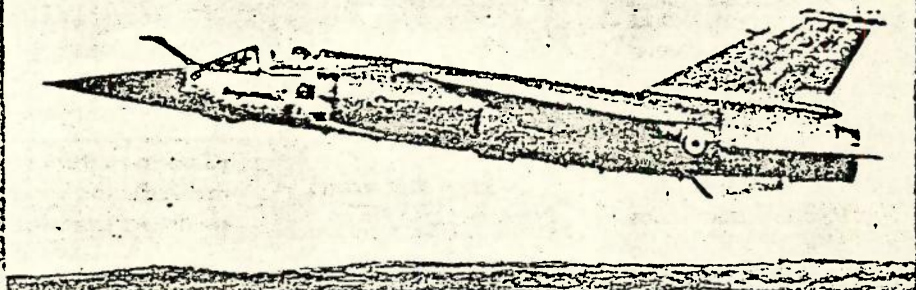
Inevitably the proposal will cause concern to Lockheed and there are indications of considerable argument to come. It has been said that the lack of a rear loading ramp militates against the B.747. Boeing contend that nose loading is just as efficient. Other objections are based upon the fact that 18 of the surplus aircraft are foreign-owned and purchase of these by the USAF could provide an unfair commerical advantage for the carriers.

Boeing has stressed also that it is prepared to undertake a firm, fixed price undertaking to provide 69 B.747s, composed of both second-hand and new aircraft, at a unit cost of $58 million. This compares with a reported price of $98 million for the C-5N.

It sounds an attractive proposition and one that must unfluence the USAF with its current concern about financial and budgetary limits. The suggestion could be crucial to Boeing also, facing increasing problems with its civil programme and dwindling workload in the B.747 production.

Inevitably in the way that things are in the United States the whole project is likely to become an issue of political muscle between the politicians in Georgia and those supporting the Pacific North West. Meanwhile the rapid deployment force must wait for its ultimate mobility until the whole rather sorry mess is resolved or will everyone go back to the C-17. After all McDonnell Douglas also has powerful political friends though in this case the attraction of additional KC-10s will no doubt sway the issue.

Mirage F1CR Under Flight Test



This photograph shows the latest version of the Mirage F1, the F1CR reconnaissance version, under flight testing. Some 60 aircraft will be built to replace L'Armee de l'Air's current force of Mirage IIIR/RDs equipping the 33e Escadre at Strasbourg. Deliveries are scheduled to begin early next year. (Photo: AMD-BA)

PROCUREMENT

● Sikorsky has received a multi-year contract (the US Army's first) valued at $950 million for 294 UK-60A Black Hawk helicopters spread over a three-year period. This will follow the 342 already contracted. The USAF is to purchase 11 UH-60D as lead-in, interim aircraft for its HH-60D Night Hawk combat rescue helicopter programme.

● India has finally signed the Intention to Proceed document with Dassault-Breguet, which will cover the purchase of 40 Mirage 2000 fighters. Deliveries will begin in 1985, and an option for HAL to assemble a further 40 aircraft with subsequent licence manufacture of 110 additional aircraft is included.

● The US Navy has awarded Sikorsky a contract, valued at $39 million, to develop the MH-53E minesweeping version of the CH-53E Super Stallion assault helicopter. A requirement exists for 57 MH-53Es, and providing funding is included in the FY'84 budget, deliveries could begin in 1986.

● Australia is to replace its existing 10 Lockheed P-3B Orion maritime patrol and ASW aircraft with 10 P-3C Orions, in Update II configurations. The decision has been announced in Parliament, and the contract is expected to be signed this month. The RAAF already operates one squadron of 10 P-3C Orions.

● The Portugese Air Force has leased a US Navy TA-7C Corsair II for six months to assist in pilot training for the A-7Ps purchased by that country. Portugal has already purchased 20 A-7Ps, and has a requirement for a further 30 aircraft, including six two-seaters. These would be re-manufactured A-7As, and not as suggested in our April issue, new production.

Hornet Confusion

In 'Air News' last month, we alluded to the fact that the Northrop F-18L was under consideration for the long-standing Futuro Avione de Combat y Attaque (FACA) requirement in Spain. This is not the case, as it is the McDonnell Douglas F-18A version of the Hornet under consideration, together with the F-16. The Northrop-designed F-18L was considered, but eliminated earlier on in the selection process for the reasons stated in the news item.

Although the error was caught in galley proof stage, gremlins in the system prevented the correction appearing on the page proofs. For this reason, we apologise to McDonnell Douglas for an unintentional misrepresentation of the facts. Since the story was published, Spain has now formally joined NATO, and the choice of aircraft to meet the FACA requirement is expected before the year's end.

62

EXPTE 27.563/86 C/001
16 SET 86

Form Nº 4

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

1) Para mantener como bibliografía.
2) Difusión: S. [illegible]
JEF
Int CON.

Buenos Aires, de de 198

INTELIGENCIA Nº

PARA CONOCIMIENTO DE:

DIV-6
DIV-H
DIV-I

ASUNTO: MALVINAS - ATLANTICO SUR.

SINTESIS: Iniciativa de pacificación del Atlántico Sur. Probables consecuencias.

Introducción

El proyecto brasileño por el cual se propicia hacer del área sudatlántica una "zona de paz y cooperación", no hallaría objeciones relacionadas con su propósito esencial.

Sin embargo, algunos aspectos que habrían sido sobrevalorados en la iniciativa, podrían ser materia de observaciones que afectarían eventualmente, la viabilidad de materializarla.

Asimismo, se observa que no habría sido contemplada la necesidad de enmarcar el proyecto en un marco de análisis integral, que especifique la relevancia de la controversia argentino-británica sobre MALVINAS, hecho este que afectaría uno de los objetivos esenciales del mismo.

Desarrollo

El proyecto de resolución presentado por la cancillería brasileña al Secretario General de la ONU, Javier PEREZ DE CUELLAR (29MAY86) y que fuera preanunciado por el Presidente José SARNEY el 23SET85, ha sido agendado para proceder a su tratamiento en la 41º Asamblea General de la ONU, a realizarse en este mes de septiembre.

En el mismo se señala la prioritaria voluntad de "preservar el Atlántico meridional como un área de paz, protegida de la carrera de armamentos, de la presencia de armas nucleares y de cualquier otra forma de enfrentamiento originado en otras regiones".

Dicho propósito, sin perjuicio de su real viabilidad, constituye la materialización de una instancia que ha sido tradicionalmente sustentada por muchos de los países que integran el área sudatlántica, y especialmente, por los estados latinoamericanos.

2

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

PARTE DE INTELIGENCIA N°

Importa considerar que la presente iniciativa sólo registra un antecedente de características similares, presentado ante la Asamblea General de la ONU y aprobado mediante Resolución Nº 2832 (16DIC71), para declarar una "zona de paz en el Océano Indico", resolución que fuera aprobada consensualmente en el marco de la Organización. Sin embargo, la rápida y progresiva militarización del área así como la proyección del conflicto Este-Oeste a la misma, imposibilitaron materializar el propósito original.

Ahora bien, en torno a su receptividad, el proyecto brasileño sólo habría logrado la adhesión oficial de URUGUAY (11JUL86) en los términos en que fuera planteado por Itamaraty. Sin embargo, el resto de los países directamente afectados no se ha expedido al respecto, sino sólo en forma extraoficial, tal como lo efectuaran los países socialistas de Europa Oriental, ARGENTINA y CHILE.

Procede señalar que, más allá del propósito esencial, la iniciativa contiene algunos aspectos sobre los cuales se aprecia que no existiría un consenso generalizado y que podrían ser reformulados o, de lo contrario, obstaculizar la votación favorable del proyecto.

Las referidas cuestiones, en principio, estarían centradas en:

1) La delimitación geográfica

De acuerdo a los términos del anteproyecto, no surge claramente la delimitación del área. Sin embargo, extraoficialmente, los límites meridional y septentrional sugeridos, estarían dados por "el paralelo de los 60º S (fijado por el Tratado Antártico) y por una línea imaginaria que une Cabo ORANGE (en BRASIL) y Cabo BLANCO (entre MARRUECOS y MAURITANIA)" respectivamente. Nada se explicita, sin embargo, con relación a los límites correspondientes a Este y Oeste para el área.

Cabe puntualizar que, la importancia de la problemática derivada de una difusa demarcación geográfica -que no estaría exenta de resultar arbitraria-, es múltiple, ya que por una parte, no se ha arribado aún a criterios unívocos para trazar los límites de la región sudatlántica; en segundo lugar, la variación de los mismos conlleva consecuentemente una variación del número de estados considerados como tales; y finalmente, dicha variación se hace igualmente extensiva a la exclusión o no de aquellos países que, siendo mediterráneos, se comunican con el Atlántico Sur a través de los estados litorales.

2) Los estados sudatlánticos

Al respecto, el anteproyecto hace referencia a "los pueblos y los estados del litoral y del interior del Atlántico Sur", con lo cual quedarían implícitamente comprendidos los países mediterráneos.

7



/// Continuación

Fórm. Nº

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

PARTE DE INTELIGENCIA Nº

Es importante señalar que, de acuerdo a lo dispuesto por las normas vigentes en materia de derecho marítimo, se entiende que un estado ribereño o litoraleño es "aquel país que tiene zona de mar adyacente a sus costas o, lo que es lo mismo, aquel que posee un litoral marítimo". Esta definición, de ser aplicable al caso en análisis, suscitaría una controversia en torno a la calificación implícita que como tal, confiere a CHILE por el status que poseen las islas PICTON y NUEVA.

Además, dado que la propuesta no distingue si los países signatarios son estados o territorios ribereños; o colonias y países soberanos, en principio, la calificación señalada se haría extensiva tanto al REINO UNIDO (por su presencia en MALVINAS, TRISTAN DA CUNHA, SANTA HELENA y DIEGO ALVAREZ) como a EE.UU. (por el mantenimiento de una base militar en la isla británica de ASCENSION).

Dada la inmediatez de las objeciones que habrían sido puntualizadas con relación a los términos pertinentes de la parte dispositiva, la cancillería brasileña habría aceptado la posibilidad de sustituir la fórmula de "estados del litoral e interior" por la de "pueblos de los estados del Atlántico Sur", destacando asimismo, la perspectiva de negociar la denominación definitiva que se adopte al respecto. No obstante, tal sustitución tampoco resolvería el problema principal que significa la indeterminación de cuales estados serían los involucrados en el Atlántico Sur.

3) La desmilitarización

Teniendo en cuanta que el propósito esencial de la iniciativa se orienta a lograr el consenso requerido para que el área sudatlántica sea declarada zona de paz, la presencia militar británica y norteamericana en las Islas MALVINAS y ASCENSION respectivamente, constituirían el aspecto más controvertido, considerando que:

- por los intereses en juego (incluídos los isleños) y los costos implicados en el frente interno, no podría preverse una desarticulación de la permanencia británica en MALVINAS, y menos aún, cambios en relación a la problemática de soberanía;
- por la ubicación estratégica y las facilidades táctico-operativas proporcionadas por la Isla ASCENSION a los EE.UU., tampoco sería probable que el gobierno norteamericano acceda a desmantelar las actuales instalaciones.

Las restantes apreciaciones sobre "no introducción de armas nucleares u otras armas de destrucción masiva" serían de carácter preventivo, ya que si bien la presencia norteamericana y británica es de naturaleza militar, no existirían indicios para confirmar la existencia de arsenales de dichas armas.

PARA USO EXCLUSIVO DE ESTE ORGANISMO
SOLICITA SU NO DIFUSION

4

/// Continuación

Fórm.

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

PARTE DE INTELIGENCIA Nº

4) Descolonización

En el anteproyecto de resolución, se hace referencia en forma explícita al problema de la ocupación ilegal de NAMIBIA por parte de SUD AFRICA, pero no se menciona la controversia existente entre ARGENTINA y el REINO UNIDO en torno a MALVINAS, aún cuando la cuestión ha sido y es actualmente tratada en el marco del "Comité de los 24" (Comité de Descolonización de la ONU).

En efecto, sólo releva la urgencia de "implementar las resoluciones pertinentes de la ONU sobre el colonialismo...", agregando a ello, la necesidad de "observar estrictamente el principio de que "el territorio de un estado no puede ser objeto de ocupación militar como consecuencia del uso de la fuerza en violación a la Carta y el principio de que la adquisición del territorio por la fuerza es inadmisible".

Con miras a subsanar parcialmente la ausencia de consideración respecto al diferendo bilateral mencionado precedentemente, se habría sugerido que "la implementación de las resoluciones de la ONU sobre colonialismo" constituiría una de las condiciones esenciales para garantizar la pacificación en el área, hecho éste que debería complementarse con la "eliminación de toda fuente de tensión" procediendo a la "solución de los respectivos problemas que la originan, de conformidad con los principios de la Carta".

En el mismo orden, debe tenerse em cuenta como variable de análisis, las apreciaciones que habrían vertido algunos internacionalistas en el sentido de que "la aprobación del anunciado proyecto de declaración del Atlántico Sur como Zona de Paz, traería aparejado que la Comunidad Internacional declare por sí el cese formal de hostilidades entre ARGENTINA y el REINO UNIDO".

PARA USO EXCLUSIVO DEL ORGANISMO
SECRETO NO DIFUSION

Conclusiones y Probable Evolución

El proyecto presentado por BRASIL se inscribiría en el marco de sus objetivos políticos e intereses, tradicionalmente sustentados con relación a;

- PARAGUAY, BOLIVIA y CHILE, países que por su condición geográfica han sido vinculados al Atlántico Sur a través del sistema de transporte y comunicación ferrovial desarrollado por BRASIL;

- los países del AFRICA NEGRA, con los que ha consolidado los vínculos económico-comerciales y político-diplomáticos a través de una pragmática diversificación de su política exterior y de un sostenido rechazo al régimen de apartheid en SUDAFRICA;



/// Continuación

Form. Nº

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

PARTE DE INTELIGENCIA Nº

- el Atlántico Sur y América del Sur, áreas sobre las cuales BRASIL ha desplegado todos sus recursos para ser considerado como "potencial eje defensivo y gendarme, respectivamente".

Al no mencionarse la presencia británica en MALVINAS ni la existencia de una base militar en la estratégica isla de ASCENSION, BRASIL habría compatibilizado el principio de "promoción de la paz y cooperación internacional" con hechos que, por su naturaleza y propósitos, contradicen lisa y llanamente dicho principio.

En consecuencia, habría logrado simultáneamente, evitar los costos que derivarían de denunciar explícitamente esa situación, y hacer lugar a que el proyecto de análisis sea considerado como una actitud tendiente a hacer extensivo el marco de la integración económica al ámbito político, como resultado de la complementariedad de los principios de política exterior sustentados.

Cabe consignar que la virtual aprobación de dicha resolución, de generar una desmilitarización de las islas por parte del REINO UNIDO, podría vulnerar la posición argentina -sustentada en la desestabilización inherente a dicha presencia-, reduciendo al mismo tiempo, la capacidad de presionar al gobierno británico en los foros internacionales, sin que ello implicara modificación alguna en el statu quo actual de la controversia sobre la soberanía.

A ello se suma que, la virtual aprobación del cese de hostilidades entre ARGENTINA y el REINO UNIDO por parte de la Comunidad Internacional, podría provocar efectos no deseados en la cuestión MALVINAS dado que, además de restar a la posición argentina un elemento de presión determinante, no conllevaría un levantamiento inmediato de la Zona de Exclusión impuesta en torno a las islas y permitiría a cualquier país, en especial latinoamericano, legalizar el abastecimiento al archipiélago, eliminando el alto costo de mantenimiento implicado hasta el presente para el gobierno británico.

La citada y probable apertura comercial conjuntamente con la disminución de los márgenes de tensión en MALVINAS, no sólo traería aparejado un mayor interés de las multinacionales para explotar los recursos de la zona circundante al archipiélago -hecho no materializado hasta el momento por ser considerada como zona de alto riesgo y por lo tanto, no rentable-, sino que también podría debilitar el énfasis con que gran parte de los países de la comunidad internacional y del área lationoamericana, dan su apoyo a las reivindicaciones argentinas.



EJEMPLAR Nro: 04

ESTADO MAYOR CONJUNTO

al A-2 20/4

INFORME DE INTELIGENCIA 152000 Abr 82

1. ANUNCIO DEL MINISTERIO DE DEFENSA DE GRAN BRETAÑA

Anunció el refuerzo de la fuerza destacada hacia el Atlántico Sur. El número de aviones "HARRIER" sería elevado a 40. Se requisó el transbordador "ATLANTIC CONVEYOR" con la finalidad de adaptarlo para transportar aviones "HARRIER".

El Buque de asalto "INTREPID" gemelo del "FEAR-LESS" sería reacondicionado para agregarlo a la flota.

VALORIZACION: B-5

2. MEDIOS AEREOS

Se estima que los portaaviones "INVINCIBLE" y "HERMES" podrían entre ambos transportar hasta 18 "HARRIER".

Se estima como poco probable la utilización del "HARRIER" de Ejército por carecer de sistemas adecuados (marinización de turbinas y sistema de aterrizaje en cubiertas móviles).

VALORIZACION: B-3

Los pilotos de aviones deben considerarse bien adiestrados en vuelo.

VALORIZACION: C-3

El adiestramiento de empleo de aeronaves en 1981, fue primariamente dirigido a la Defensa Aérea.

VALORIZACION: B-2

3. MISILES

La Armada adquirió en 1980, 50 misiles "MAGIC", versión mejorada de "SIDEWINDERG". Se desconoce si el "INVINCIBLE" está equipado con este tipo de misil.

VALORIZACION: B-3

4. APOYO DE EEUU A INGLATERRA

La Cadena de televisión ABC-NEWS denunció que EEUU estaría proporcionando a INGLATERRA ayuda de comunicaciones, información meteorológica, información proporcionada por satélites y

SECRETO

apoyo de combustible para aeronaves.

Por su parte la ARGENTINA recibiría ayuda similar soviética, por medio de aviones que operarían desde ANGOLA.

VALORIZACION: C-3

5. PERSONALIDAD DEL COMANDANTE DE LA FLOTA BRITANICA CONTRAALMIRANTE JOHN WOODWARD

Oficial de criterio moderno, autor de numerosas monografías.

Posee 36 años de antiguedad en la Armada; la mayor parte a bordo de submarinos. No posee experiencia de guerra.

VALORIZACION: C-3

6. NOTICIAS SOBRE PRESUNTA PRESENCIA DE NAVES SOVIETICAS

- Fuentes de la OTAN (no identificadas), expresaron que creen que submarinos soviéticos nucleares de la clase "ECHO 2", provenientes del Océano INDICO y Sur del CABO DE BUENA ESPERANZA, estarían patrullando el área de conflicto.

  Asimismo según fuentes británicas, el buque soviético PRIMORYE seguía a la flota inglesa desde su partida.

VALORIZACION: C-3

7. PRESUNTA DENUNCIA DE INGLATERRA

Según trascendidos, INGLATERRA denunciaría que 2 patrulleras de PNA han violado el bloqueo.

VALORIZACION: B-2

8. CAMPAÑA DE ACCION PSICOLOGICA

Sectores liberales del Departamento de Estado de EEUU, estarían promoviendo una campaña orientada a presentar a la URSS, como proporcionando apoyo de Inteligencia y Comunicaciones a nuestro país con la finalidad de influir negativamente a la opinión pública de EEUU.

VALORIZACION: A-2

9. POSIBLE APOYO DE RESIDENTES CHILENOS

Los cónsules chilenos en nuestro país, habrían recibido instrucciones para que formulen un llamado a los residentes, con la finalidad de que proporcionen apoyo a nuestras autoridades.

VALORIZACION: B-2

10. ACLARACIONES DEL VICE-COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO

Expresó que CHILE no presionaría militarmente a nuestro país e insinuó que no daría apoyo a los ingleses.

Respecto al TIAR, CHILE votaría para que se reúna pero no aclara cual sería la actitud.

VALORIZACION: B-2

11. DESPLAZAMIENTO DE UNIDADES E INCORPORACION DE RESERVAS

Algunas Unidades pertenecientes a la DE 1 y DE 2 se han desplazado de sus asientos de paz. Se desconoce ubicación actual.

Se ha convocado la reserva de las GGUUB citadas.

VALORIZACION: B-2

12. MOVIMIENTO DE TROPAS

A partir del 14 Abr 82, se realiza un relevo de efectivos de Ejército; 1.200 hombres aproximadamente, en su mayor parte personal de Cuadros que serían transportados al Sur por modo aéreo.

Entre 16/17 Abr 82, se incorporarían reservas de la DE 5.

VALORIZACION: B-2

13. UBICACION DE LA FLOTA CHILENA

Se ratifica la información referente a que la flota chilena, no se encuentra en sus apostaderos habituales.

VALORIZACION: A-1

DISTRIBUIDOR:

Ejemplar 01: Jefe EMC
Ejemplar 02: Jefe EMGE
Ejemplar 03: Jefe EMARA
Ejemplar 04: Jefe EMFA
Ejemplar 05: J II - EMC
Ejemplar 06: J III - EMC
Ejemplar 07: Archivo

ESTADO MAYOR CONJUNTO

INFORME DE INTELIGENCIA 162000 Abr 82

1. AVIONES "NIMROD"
El fin de semana anterior, llegaron a Isla Ascensión, no menos de 2 Esc de reconocimiento anfibio con aviones "NIMROD", versión militar de "COMET".

VALORIZACION: B-3

2. REFUERZO DE LA FLOTA
De acuerdo a informaciones del alto mando naval británico, el buque de asalto ENTERPRISE y 2 cargueros fueron afectados a la flota.

VALORIZACION: B-3

3. PORTAAVIONES HERMES
Se habría producido una avería en el Portaaviones, obligándolo a regresar a G.B.

VALORIZACION: B-4

4. TRIPULACION DEL PORTAAVIONES "INVINCIBLE"
Habría expresado disconformidad con la operación. Se cree que el Cte solicitó autorización para permanecer algunos días en Isla ASCENSION, en razón de este inconveniente.

VALORIZACION: B-3

5. ACTIVIDADES DE LA FLOTA

Escalón adelantado: Compuesto por 9 buques se encuentra fondeado en ASCENSION.

Grueso de la Flota: Se encontraría navegando hacia el Sur, cerca de la costa africana aproximadamente a la altura de LIBERIA, apreciándose arribaría a ASCENSION el 17 Abr.

Tercer Escalón : Compuesto por Buque de transporte "CAMBERRA", transbordador "ELK", 1 fragata y elementos de apoyo.

En el Pacífico : Altura Punta Arenas, destructor "EXETER", buque de patrullaje polar "ENDURANCE" y 1 buque de apoyo.

VALORIZACION: B-2

2

6. REUNION DE LA FLOTA EN ASCENSION
Completaría su reunión entre el 17/19 Abr, donde efectuaría los aprestos para iniciar la última etapa, apreciándose su arribo a la zona de MALVINAS el 25 Abr 82.

VALORIZACION: B-2

7. LANCHAS PATRULLERAS PARA CHILE
CHILE habría recibido el 14 Abr 82 en RIO DE JANEIRO, 2 lanchas patrulleras denominadas "CHISHUENCO" y "COPAHUE".

VALORIZACION: B-2

8. DESEMBARCO DE TANQUES
El buque transporte "HERMENDINGER" habría entrado a Puerto SENO OTWAY (al O de Laguna CABEZA DE MAR) el 15 Abr 82, donde está previsto descargar 15 tanques Sherman repotenciadas en ISRAEL para completar 1 B Tan a 62 tanques. Sería intención trasladar un 2do B Tan y 1 Ba A PP 155 AMX.

VALORIZACION: B-2

9. DESMENTIDA DEL MINISTERIO DE DEFENSA
El Ministerio de Defensa de CH desmintió versiones sobre movimientos de fuerzas militares en proximidades de la frontera con BOLIVIA.

VALORIZACION: B-3

10. UNIDADES DE ARMADA EN PTO MONTT
- La Escuadra de operaciones arribó a Pto MONTT, estando comandada por el Contraalmirante GERMAN GUESELAGA, que opera en el crucero "LATORRE". Realizan ejercitaciones de rutina.

VALORIZACION: C-3

11. REFUERZO DE ELEMENTOS TERRESTRES EN EL TOA
Entre el 08/16 Abr 82, la DE 5 habría sido reforzado con los siguientes efectivos:

Punta Arenas : 1500 Soldados.
Puerto Natales: 500 Soldados

VALORIZACION: B-2

12. PRESUNTA TRANSMISION EN CODIGO DE UNA EMISION
El 15 Abr 82, durante un lapso prolongado, la radio "MAGALLANES" de Punta Arenas tansmitió un programa aparentemente en código. Debe tenerse en cuenta que las FFAA utilizan los MCS para la convocatoria de sus efectivos empleando frases predeterminadas.

VALORIZACION: C-2

9

x5

13. MATERIAL DE LA FACH EN EL TOA

a. En Pto MONTT : 1 Gpo Helicópteros de Apy Ej.

b. En Punta Arenas: 20 aviones A-37
8 aviones F-5
6 aviones Mirage M-50

c. En Chabunco (Punta Arenas):

Mat ADA : 8 Misil "Blowpipe"
2 Ba(s) "Crotale"

VALORIZACION: B-2

14. REACCION CHILENA FRENTE AL CONFLICTO CON GRAN BRETAÑA

Medios oficiales chilenos, observan con desagrado la campaña de prensa antiargentina del diario "El MERCURIO", por estimarse que entoperce las relaciones entre ambos países.
Además preocupa la adhesión de las FFAA de PERU y BOLIVIA hacia ARGENTINA.

Entienden estos medios que CH debe adoptar una posición clara y hacerlas conocer públicamente.

VALORIZACION: B-3

15. OFRECIMIENTO DE GRAN BRETAÑA A CHILE

GB trata de volcar a CH a su favor, pero medios chilenos observan con desconfianza el intento, opinando que no existen razones fundamentales para alinearse con GB; que debe evaluarse la actitud de la URSS pues su intervención modificaría completamente la situación

VALORIZACION: B-3

16. ACTITUD DE FFAA DE CH ANTE EL CONFLICTO

Sectores de las FFAA, aprecian que si se apoyara a GB y fracasa ARGENTINA, serían acusados de traición y se culparía a CH por la derrota. Además existe un sentimiento de desconfianza hacia nuestro país.

VALORIZACION: B-2

17. POSIBLE POSTURA CHILENA ANTE ORGANISMOS INTERNACIONALES

En caso de una presentación ARGENTINA ante Organismos Internacionales, CHILE se mantendría a la expectativa, en un segundo plano y posiblemente siguiendo la postura de EEUU.

VALORIZACION: B-3

18. CRUCERO NORFOLK

? Existiría una claúsula que otorgaría derecho a GB a utilizarlo en caso necesario.

VALORIZACION: B-5

DISTRIBUIDOR:

Ejemplar 01: Jefe EMC
Ejemplar 02: Jefe EMGE
Ejemplar 03: Jefe EMARA
Ejemplar 04: Jefe EMFA
Ejemplar 05: J II - EMC
Ejemplar 06: J III - EMC
Ejemplar 07: Archivo.

SECRETO

Ejemplar Nro 06

ESTADO MAYOR CONJUNTO

APRECIACION DE INTELIGENCIA AL 222100 ABR 82

A. SITUACION

1. El día 210700 ABR 82 fué avistada en latitud 19°39' Sur y Longitud 21°35' Oeste una FT Inglesa compuesta por 2 Portaviones, y 7 Destructores o Fragatas con un rumbo general estimado de 220° y una velocidad apreciada de 12 nudos.
   El explorador propio, un BOEING 707, fué detectado por los radares de alarma temprana e interceptado.

2. El día 22 ABR 82 en horas de la madrugada se repitió la exploración, detectándose esta vez por radar a las 0145 hs la FT anteriormente citada pero con la variante que al NO y a 120 millas navegaba con el mismo rumbo otra FT compuesta por 12 buques. También en este caso hubo interceptación por parte de la FT Inglesa.

3. El plotting de la derrota de la FT citada en 1. determinó que se estaba moviendo con un rumbo aproximado de 197° y a una velocidad de 13 nudos.

4. La posición relativa de ambos grupos indicaría que la FT mas rezagada estaría integrada por unidades de sostén logístico y transporte de tropas, estando la otra interpuesta entre aquella y el continente según la marcación general al enemigo.

B. ANALISIS

1. Del análisis de lo precedentemente expresado surge que la FT puede estar navegando a un rumbo 220° que lo conduciría a MALVINAS ó a un rumbo 197° que la conduciría a GEORGIAS.

2. La posición actual de ambas FT las mantiene proximas pero fuera del límite que marca la zona del TIAR.

3. La diferencia entre los rumbos 220° (hacia MALVINAS) o 197° (hacia GEORGIAS) puede deberse:

   a. A un error de apreciación propio por falta de suficientes datos.

   b. A que la FT cambió realmente su rumbo de 220° a 197°. Esto puede deberse a que su objetivo final es GEORGIAS o a su intención de mantenerse fuera del límite del TIAR.

79

SECRETO

C. CONCLUSIONES

1. La Fuerza Naval Inglesa estaría compuesta por 2 Grupos de Tareas: uno de protección ubicado en la marcación general al enemigo y el otro (Fuerza Protegida) integrando un Grupo de Transporte y sostén logístico.

2. No puede apreciarse todavía el destino final de la fuerza, dado que el plotting con que se cuenta es aún insuficiente.

3. De navegar la fuerza al rumbo 197° y mantener la velocidad de 13 nudos cortaría el circulo de 200 millas de GEORGIAS el 280000 ABR 82.

4. Si en cambio navegase la fuerza al rumbo 220° y de mantener se la misma velocidad cortaría el circulo de 200 millas de MALVINAS el 290700 ABR 82.

5. En el caso señalado en 3. (rumbo 197°) penetraría en el TIAR el 230100 ABR 82.

6. En el caso señalado en 4. (rumbo 220°), la penetración en el TIAR se habría producido el 221400 ABR 82.

7. También es posible que trate de mantener un rumbo próximo al Rv=180° para no entrar en el TIAR hasta acercarce a la Zona de Operaciones, evitando así, reclamos diplomáticos hasta último momento.

DISTRIBUIDOR:

Ejemplar : 01 : EXCMO Señor Presidente de la Nación
" 02 : JEMCO
" 03 : EMGE
" 04 : EMGFA
" 05 : J II - EMGE
" 06 : J II - EMGFA
" 07 : Archivo

80

Ejemplar Nro:..05.......

ESTADO MAYOR CONJUNTO

INFORME DE INTELIGENCIA AL 172000 ABR 82

1. Aviones y barcos soviéticos sobrevolaron y siguieron a la flota británica el día de ayer (16 Abr 82).

VALORIZACION: C - 2

2. FLOTA INGLESA

a. La flota inglesa se encuentra próxima a ASCENCION. Siendo lento su ritmo de avance.

VALORIZACION: B - 3

b. El portaaviones "HERMES" fue localizado avanzando lentamente en procura de un puerto europeo.

VALORIZACION: C - 3

c. El buque "CAMBERRA" fue detectado a la altura de FREETOWN (SIERRA LEONA).

VALORIZACION: B - 3

3. Prensa británica expresa que el Secretario de Estado de EEUU, advirtió a ARGENTINA, que EEUU apoyará a GRAN BRETAÑA en caso de conflicto armado.

VALORIZACION: C - 3

4. Se continúa realizando Acción Psicológica tendiente a crear la impresión de que la Embajada de EEUU estaría a punto de retirarse del país.

ORIGEN: PROPIOS MEDIOS.
VALORIZACION: B - 2

5. Composición y posición de la flota, (ver ANEXO 1).

VALORIZACION: B - 1

6. En CHILE se ejecuta una intensa campaña de Acción Psicológica en apoyo a los derechos británicos sobre las islas y condena al empleo de la fuerza.

VALORIZACION: B - 2

9

7. Se efectuaron refuerzos de tropas de Ejército en NATALES y PUNTA ARENA; encontrándose acuarteladas Unidades de la DE 5 que mantienen pequeñas fracciones en proximidades del límite internacional.

VALORIZACION: B - 2

8. Los retenes de carabineros habrían sido reforzados con elementos del Ejército. Se incrementaron los patrullajes de carabineros en los sectores fronterizos.

VALORIZACION: A - 1

9. MOVIMIENTO DE TROPAS

a. Entre el 06/09 Abr una Subunidad de Paracaidistas de la Escuela de Paracaidistas se desplazó a lugar no determinado.

b. Entre 12/13 Abr elementos Logísticos del RI 2 se desplazaron con destino desconocido.

c. Efectivos de RANCAGUA, a partir del 12 Abr se dirigieron hacia COQUIMBO para participar en maniobras militares de ATACAMA.

VALORIZACION: B - 2

10. ACTIVIDADES EN LA DE 5

a. En la zona de "CERRO CASTILLO" se encontrarían 280 hombres realizando obras para efectivos del RC 5 "LANCEROS" y de la Ca Ing.

b. Efectivos de la Ca Ing 5 se encuentran acantonados en la Z HOTEL RUBENS donde cuentan con dos polvorines.

c. Entre el 19/22 Abr, se presentarían 1.170 ciudadanos para el RIM 11 "CAUPOLICAN".

d. En Pto "SENO OTWAY habrían sido desembarcados 15 Tanques "SHERMAN M - 41" repotenciados.

e. Se han intensificado las actividades de reunión de información sobre propia fuerza y las medidas de Contra Inteligencia.

VALORIZACION: B - 3

83

11. DESPLAZAMIENTOS

a. En proximidades de "EL ZURDO", jurisdicción de la DE 5, se encuentran efectivos de 1 Ca I + 1 Sec del RI Mot 10; en Z "RUBERIO: 1 Sección de Infantería.

VALORIZACION: B - 2

12. Se detectaron efectivos de 600 hombres en proximidades de CERRO CHIMENEA.

VALORIZACION: B - 3

13. Efectivos de Infantería de Marina procedentes de PUERTO MONTT habrían sido desplazados a PUERTO NATALES, y estarían ocupando las islas del Sur del país como medida de precaución.

VALORIZACION: C - 3

14. Entre 05/10 Abr habrían arribado a PUERTO NATALES efectivos y material bélico que incluiría vehículos blindados.

VALORIZACION: C - 3

15. Una patrulla costera y un transporte rápido se encuentran en PUNTA ARENAS.

VALORIZACION: B - 2

16. En PUERTO MONTT se detectaron 5 Unidades de la Escuadra de operaciones.

VALORIZACION: B - 2

17 La Escuadra Activa chilena ha salido de su apostadero habitual navega rumbo al Sur y está en capacidad para hallarse en el límite de la zona Austral a partir del 182000ABR82.

VALORIZACION: B - 2

18. Dos transportes con efectivos de Infantería de Marina chilena a bordo navegan hacia la zona austral a la que arribarían en fecha aproximada 182000ABR82.

VALORIZACION: B - 2

19. Se planificó el traslado de la IV Br Aé (MIRAGE M-50, A-37 CESSNA, F-5 TIGER).

VALORIZACION: B - 2

20. CHILE continúa realizando desplazamiento de efectivos, medios y efectos desde lugares de asiento natural hacia zonas de N y S.

VALORIZACION: B - 2

DISTRIBUIDOR:

Ejemplar 01 : Presidencia
Ejemplar 02 : Jefe EMC
Ejemplar 03 : Jefe EMGE
Ejemplar 04 : Jefe EMGARA
Ejemplar 05 : Jefe EMGFA
Ejemplar 06 : Jefe J II-EMC
Ejemplar 07 : Jefe J III-EMC
Ejemplar 08 : ARCHIVO

ANEXO 1 (FUERZA DE ATAQUE BRITANICA AL 17 ABR)

1. COMPOSICION DE LA FLOTA

a. Portaaviones

- INVENCIBLE.

- HERMES - (en puerto LISBOA sin confirmar).

b. Buque de asalto

- FEARLESS.

c. Dest. Misil. clase "COUNTY"

- ANTRIM.

- GLASMORGAN.

d. Dest. Misil. clase 42

- SHEFFIELD.

- GLASGOW.

- COVENTRY.

e. Fragatas

- PYLIMOUTH.

- YARMOUTH.

f. Fragatas clase 21

- ALACTRITY.

- ANTELOPE.

- ARROW.

g. Fragatas clase 22

- BROADSWORD.

- BRILLIANT.

h. Petroleros

- OLMEDA.

- TIDESPRING.

- TIDEPOOL.

- APPLELEAP.

- PEARLEAF.

i. Reaprovisionamiento

- FORT AUSTIN.
- RESOURCE.
- STROMNESS.

j. Desembarco

- SIR GALAHAD.
- SIR GERAINT.
- SIR LANCELOT.
- SIR TRISTAM.
- SIR PERCIVALE.

k. Mercantes

- CAMBERRA - (Transat. 2000 hombres).
- SALVAGEMEN - (Remol 1600 Tn. Símil GURRUCHAGA).
- IRISHMEN - (Remol. 685 Tn).
- YORKSHIREMEN (Remol. 685 Tn).
- ELK - "ROLL ON ROLL OFF" - Rampas Proa y Popa.
- UGANDA - Hospital (no zarpado).

2. POSICION

Se aprecia Fuerza de Tareas reunidas Isla ASCENCION - Próxima a partir área operaciones 17/18 Abr - ETA Aprox. 24/25 Abr.

A-2 INTELIGENCIA.- SISTEMA DE ARMA : M-III

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO DE MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA DERRIBO
12/05/82	1109	DARDO	"AOT"	I-015	Cap. GARCIA 1er Ten PERONA.-	FALLECIDO. ZONA: PTO.ARG. RECUPERADO.- ZONA:AL E. DE PUERTO ARGENTINO, SOBRE LA COSTA.-	ART.ANT.PROPIA COLICION EN EL AIRE CON UN AVION. SEA HARRIER.-

A-2 INTELIGENCIA SISTEMA DE ARMA : A-4B "SKYHAWK" HOJA : 1

FECHA	MISION	INDICATIVO	TIPO DE MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA DERRIBO
12/05/82	1117.-	CUÑA.-	"AON"	C-248	1er Ten BUSTOS	DESAPARECIDO ZONA:58°05'W 52°04'S	ART. ANT. NAVAL
				C-246	Ten IBARLUCEA	DESAPARECIDO ZONA:50°05'W 52°04'S	ART. ANT. NAVAL
				C-208	Ten NIVOLI	FALLECIDO ZONA:58°05'W 52°04'S	ART. ANT. NAVAL
12/05/82	1130.-	ORO	"AON"	C-206	1er Ten.GAVAZZI	FALLECIDO ZONA:DARWIN	ART. ANT. PROPIA
23/05/82	1211.-	NENE	"AON"	C-242	1er Ten.GUARDAGNINI	DESAPARECIDO ZONA:51°30'S 59°30'W	ART. ANT. NAVAL
25/05/82	1232.-	MARTE	"AON"	C-244	Cap. PALAVER	DESAPARECIDO ZONA:51º25'S 59°30'W	ART. ANT. NAVAL
27/05/82	1247.-	TRUCO	"AON"	C-215	1er Ten.VELASCO	RECUPERADO ZONA:51°29'S 59°39'W	MISIL SUPERFICIE AIRE
08/06/82	1296.-	MAZO	"AON"	C-226	1er Ten.BOLZAN	DESAPARECIDO ZONA:51°50'S 58°25'W	MISIL AIRE-AIRE
08/06/82	1297	MARTILLO	"AON"	C-228	Alf VAZQUEZ	DESAPARECIDO ZONA:51°50'S 58°25'W	MISIL AIRE-AIRE

90

A-2 INTELIGENCIA SISTE DE ARMA: M-V "DAGER" HOJA: 1.-

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO DE MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA DERRIBO
01/05/82	1113	RUBIO	"AOT"	C-433	1er Ten ARDILES	DESAPARECIDO ZONA:SE PERDIO CONTACTO CON EL PILOTO ANTES DEL ACCIDENTE.	MISIL AIRE-AIRE
21/05/82	1181	ÑANDU	"AON"	C-428	Ten BEAN	DESAPARECIDO ZONA:SOBRE EL O.M. A 200 MTS DE UNA FF.AL N. DEL CANAL S. CARLOS,CERCA BAHIA HOSPITAL.	MISIL AIRE-AIRE
21/05/82	1194	LIBRA	"AON"	C-409	1er Ten LUNA	RECUPERADO ZONA ACC.: 15NM NW DE HOWARD.-	MISIL AIRE-AIRE
21/05/82	1198	RATON	"AON"	C-403 C-404 C-407	May.PIUMA Cap.DONADILLE 1er Ten SENN	RECUPERADO RECUPERADO RECUPERADO ZONA ACC. : 5NM AL S. DE BASE ARA CALDE-RON.	MISIL AIRE-AIRE
23/05/82	1215	b PUÑAL	"AON"	C-437	Ten VOLPONI	FALLECIDO ZONA:1KM. BASE ARACALDERON.	MISIL AIRE-AIRE

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO DE MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA DERRIBO
24/05/82	1228	ORO	"AON"	C-410 C-419 C-430	My PUGA Cap DIAZ Ten CASTILLO	RECUPERADO RECUPERADO DESAPARECIDO ZONA: BAHIA ELE- FANTE	MISIL SUPERFICIE AIR
29/05/82	1266	NANCU	"AON"	C-436	Ten BERNHARDT	DESAPARECIDO ZONA:51°30'S 59°00'W	MISIL SUPERFICIE AIRE.

92

A-2 INTELIGENCIA

SISTEMA DE ARMA : A4-B "SKYHAWK"

HOJA :2

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO DE MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA DERRIBO
08/06/82	1296	MAZO	"AON"	C-204	Ten ARRARAZ	DESAPARECIDO ZONA:51°50'S 58°25'W	MISIL AIRE-AIRE

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO DE MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA DERRIBO
09/05/82	1174	TRUENO	"AON"	C-303 C-313	Ten CASCO Ten FARIAS	FALLECIDOS FALLECIDO ZONA:50°00'S 64°00'W/50° 30'S/64°00'W/ 51°00'S/58°00' W/51°30'S/61° 00'W.-	CAIDOS EN EL MAR CUANDO VOLABAN HACIA EL "AON"
21/05/82	1188	PATO	"AON"	C-309 C-325	1er Ten MANZOTTI Ten LOPEZ	DESAPARECIDO DESAPARECIDO ZONA:51°00'S 59°00'W	ART. ANTIAEREA MISIL .
24/05/82	1230	JAGUAR	"AON"	C-305	Ten BONO	DESAPARECIDO ZONA:51°57'S 60°50'W	ART. ANTIAEREA
25/05/82	1235	TORO	"AON"	C-304 C-319	Ten LUCERO Cap GARCIA	RECUPERADO DESAPARECIDO ZONA;CAMPO VERDE RINCON DE PICASO.	ART. ANTIAEREA ART. ANT. NAVAL
30/05/82	1268	ZONDA	"AON"	C-301 C-	1erTen VAZQUEZ 1erTen CASTILLO	FALLECIDO FALLECIDO ZONA: RADIAL 90 PUERTO ARGENTINO 73NM.-	MISIL MISIL

A-2 INTELIGENCIA SISTEMA DE ARMAS : MK 62 "CAMBERRA"

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA DERRIBO
01/05/82	1117	RIFLE	"AON"	B-110	1er Ten GONZALEZ Ten.DE IBAÑEZ	DESAPARECIDO DESAPARECIDO ZONA:49° 30'S 59° 30'W	MISIL AIRE-AIRE
17/6/82	1326	BACO	"AOT"	B-108	Cap. PASTRAN Cap. CASADO	RECUPERADO DESAPARECIDO ZONA:APROX. 51°40'S.- 58°10'S.-	ART. ANT.-MISIL SUP-AIRE.-

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO DE MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA DERRIBO
01/05/82	-	-	-	A-527	Ten JUKIC	FALLECIDO ZONA: DARWIN	BOM.AEREO
15/05/82	-	-	-	A-502 A-520 A-552 A-556 A-529	- - - - -	- - - - -	TODOS DESTRUIDOS EN TIERRA POR COMANDOS BRITANICOS EN BASE ARA CALDERON.
23/05/82	-	-	"AOT"	A-531	My TOMBA	RECUPERADO ZONA:HOWARD	ART. ANTIAEREA
				A-511	Cap BENITEZ	RECUPERADO ZONA:DARWIN	MISIL
24/05/82	332	PACU 2	EXP. YREC.	A-540	AlfVALKO	FALLECIDO ZONA:25NM AL S. DE CALETA OLIVIA 2NM DENTRO DEL MAR.-	ESTRELLADO EN EL MA
24/05/82	-	-	-	A-509	-	-	DESTRUIDO EN TIERRA DARWIN.
26/05/82	-	-	-	A-516	-	-	DESTRUIDO EN TIERRA DARWIN.
26/05/82	1257	FIERRO	"AOT"	A-537 A-555	Ten CRUZADO Ten GIMENEZ	DESAPARECIDO DESAPARECIDO ZONA: DARWIN	ART. ANTIAEREA ART. ANTIAEREA
03/06/82	-	-	-	A-514	-	-	BOM. NAVAL
11/06/82	-	-	-	A- .-	-	-	DESTRUIDO EN TIERRA POR BOMBARDEO AEREO EN PTO.ARG.

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO DE MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA DERRIBO
01/06/82	2258	TIZA	EXP. Y REC.	TC-63	VCom MEISNER Cap. MARTEL Cap. KRAUSE S.P.LASTRA S.A. ALBELOS C.P. CARDONE C.P. CANTESANO	DESAPARECIDO DESAPARECIDO DESAPARECIDO DESAPARECIDO DESAPARECIDO DESAPARECIDO DESAPARECIDO ZONA:50°28'S 59°55'W	PROBABLE MISIL AIRE-AIRE

A-2 INTELIGENCIA SISTEMA DE ARMA : LEAR JET

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	TIPO DE MISION	MATRICULA AVION	PILOTO	SITUACION	CAUSA DERRIBO
07/06/82	2309	NARDO 1	DIVERSION	T-24	Vcom DE LA COLINA My FALCONIER Cap. LOTTUFFO S.A. LUNA S.Aux MARIZA	FALLECIDO FALLECIDO FALLECIDO FALLECIDO FALLECIDO ZONA: 51°11'S 60°22'W	MISIL TIERRA-AIRE

CHILE.- ACCIONAR ADVERSO A LA ARGENTINA

৭ন

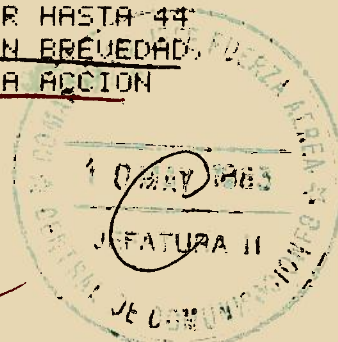
NRO 232/BI
'O' 101400-MAY-83
FM CRUFERI
TO BUEFESE
GS SC
BT.-

1971

/////

INFORMO ESCUCHA RADIOLECTRICA SECCION RIO GALLEGOS, INTERCEPTO SIGUIENTE MENSAJE ENTRE CORRESPONSALES VT8TW EVANS DENIS (AVANZADA ELECTRONICA MALVINAS), CX2BBW MONTEVIDEO Y G4GHD TENIENTE RICHARDS (MALVINAS): UNIDADES A CONCENTRAR EN 52/65 GRADOS, HAY ALARMA DE GUERRA TODO EL DIA . CHILE TIENE PREPARADO SUR Y FLANCO SUR HASTA 44 GRADOS SUR. COMBUSTIBLE VIENE POR PACIFICO, UGANDA VIENE EN BREVEDAD, SITUACION TERRIBLE EN TODAS LAS ISLAS, DOTACION FIJA ESPERA ACCION EN
CUALQUIER MOMENTO.-
HORA INTERCEPCION 17:00 HS. - FRECUENCIA 14.375.-
VALORIZACION: C-3

26-MAY-83



/////
0765

NRO 231/BH
O 101330-MAY-83.-
FM CRUFERI
TO BUEFESE
GS SC
BT.-

//////

INFORMO A TRAVES ESCUCHA RADIOELECTRICA PUDO APRECIARSE SIGUIENTE SITUACION: DIA 04 MAY 83, EN BASE ANTARTICA CHILENA TENIENTE MARSH, CIELO ENCONTRABASE TOTALMENTE CUBIERTO, CON FUERTES PRECIPITACIONES NIVEAS, Y MAR CON FUERZA 7/8, DESPEGANDO NO OBSTANTE DESDE PUNTA ARENAS 6 (SEIS) VUELOS CON ESE DESTINO, POR LO QUE SE PRESUME QUE DADAS CONDICIONES INOPERABILIDAD POR METEOROLOGIA, DICHOS VUELOS TENIAN COMO DESTINO ISLAS MALVINAS.-
ORIGEN INFORMACION: SECCION RIO GALLEGOS.-
//////
0640

//////

1970



20 MAY 83

(4)

O 232/BI
'O' 101400-MAY-83
FM CRUFERI
TO BUEFESE
GS SC
BT.-

DIV-C

//////

INFORMO ESCUCHA RADIOLECTRICA SECCION RIO GALLEGOS, INTERCEPTO SIGUIENTE MENSAJE ENTRE CORRESPONSALES VT8TW EVANS DENIS (AVANZADA ELECTRONICA MALVINAS), CX2BBW MONTEVIDEO Y G4GHD TENIENTE RICHARDS (MALVINAS): UNIDADES A CONCENTRAR EN 52/65 GRADOS, HAY ALARMA DE GUERRA TODO EL DIA . CHILE TIENE PREPARADO SUR Y FLANCO SUR HASTA 44 GRADOS SUR. COMBUSTIBLE VIENE POR PACIFICO, UGANDA VIENE EN BREVEDAD, SITUACION TERRIBLE EN TODAS LAS ISLAS, DOTACION FIJA ESPERA ACCION EN
CUALQUIER MOMENTO.-
HORA INTERCEPCION 17:00 HS. - FRECUENCIA 14.375.-
VALORIZACION: C-3

//////
0765

12-MAY-83

C MAY 1983
JEFATURA II

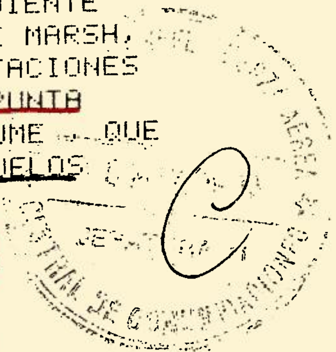
102

DIV A y C

NRO 231/BH
/O/ 101330-MAY-83.-
FM CRUFERI
TO BUEFESE
GS SC
BT.-

/////
INFORMO A TRAVES ESCUCHA RADIOELECTRICA PUDO APRECIARSE SIGUIENTE
SITUACION: DIA 04 MAY 83, EN BASE ANTARTICA CHILENA TENIENTE MARSH,
CIELO ENCONTRABASE TOTALMENTE CUBIERTO, CON FUERTES PRECIPITACIONES
NIVEAS, Y MAR CON FUERZA 7/8, DESPEGANDO NO OBSTANTE DESDE PUNTA
ARENAS 6 (SEIS) VUELOS CON ESE DESTINO, POR LO QUE SE PRESUME QUE
DADAS CONDICIONES INOPERABILIDAD POR METEOROLOGIA, DICHOS VUELOS
TENIAN COMO DESTINO ISLAS MALVINAS.-
ORIGEN INFORMACION: SECCION RIO GALLEGOS .-
/////
0640

/////



12-MAY-83

103

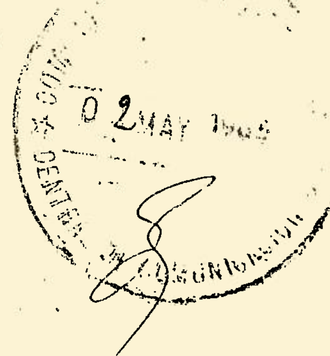
OFFFnnnnnnnn

NRO 213/CA
/0/ - 301600
FM CRUFERI
TO BUEFESR
GR SC
BT

1770

/////
INFORMO: MENSAJE INTERCEPTADO EN RIO GALLEGOS EL 30-04-83, A LAS 09:55 HS.-
ENTRE VP8ZQ Y CX2 BBW - PUERTO ARGENTINO Y MONTEVIDEO SENIOR HANSSEN CON SENIOR LEE ACA ESTAMOS PREPARADOS EN CUANTO PASE RIO LA PLATA, LOS SEGUIREMOS HASTA CERCA DE LA ZONA INGRESAR EN MALVINAS Y DE ALLO EN ADELANTE SE LAMENTARAN PUÉS CORRERAN MISMA SUERTE QUE EL BELGRANO Y SIN AVISO PREVIO. CAMBIO OKA. CONTINUANDO TERRI: LOS ACCESOS A ZONA DARWIN ESTAN MINADOS POR AGUA Y TIERRA LOS AVIONES ARGENTINOS ESTAN BAJO EXTRICTO CONTROL DESDE AQUI Y DE CONTINENTE.- BT
/////
0715

/////



NRO 210/BF
'O' 281600-ABR 83
FM CRUFERI
TO BUEFESE
GS SC
BT

1782

/////
INFORMO SECCION GALLEGOS MEDIANTE ESCUCHA RADIOLECTRICA EN FCIA. 7.343 KC., DIA 24 ABR 83. 21:05 HS., INTERCEPTO SIGUIENTE MENSAJE ENTRE VP8QCH (SENIOR CLARC DE MALVINAS) Y CX2BBW (SENIOR RONALD LEE DE MONTEVIDEO): 'ORDEN PARA GRUPO DEFENSA MALVINAS INMEDIATO: OFF, A 150 MILLAS PERIMETRALES EXTREMAS COMPOSICION DE BHI, MARPLA, PLA, BUE, EN PRIMERA OPERACION. EN SEGUNDA OPERACION, ROSARIO, CORDOBA Y SISTEMAS ENERGIZANTES'. MISMO DIA 17:00 HS. MISMA ESTACION EN IGUAL FCIA. PREGUNTA A PUNTA ARENAS (CHILE), SOBRE 'CALIDAD HUMANA PERSONAL A CONTRATAR PARA SERVICIO'.-
/////
0800

/////

105

FECHA: 13 JUN 83

HORA: 09:15

TEMA: Supuesto pedido de auxilio procedente de las ISLAS ORCADAS.

El sábado 11 JUN 83 a las 20:00 horas, el Vicecomodoro TRILLO de la Regional de Inteligencia "LITORAL", tomo conocimiento de que un radioaficionado de la zona había recibido -por frecuencia de telegrafía-, un pedido de auxilio desde las ISLAS ORCADAS, en el cual se informaba que estaban siendo atacados por aviones "Sea Harrier".

De las investigaciones efectuadas en PARANA, se determinó que las ISLAS ORCADAS se encontraban sin novedad y que de éstas no había surgido ningún tipo de pedido.

El Vicecomodoro TRILLO remitirá nota y cassette grabado en relación con el tema.

RECIBIO COMUNICACION TELEFONICA: Vicecomodoro Luis José DIEZ, Jefe Accidental Departamento Exterior.

Vicecomodoro (R) LUIS J. DIEZ
Jefe Depto. Exterior "Acc."

Referente a los TXT 210 GH 2816 - ABR 83 y 213 GH 301600 ABR 83 - EM CRUFERI - Se obtienen las siguientes conclusiones:

- Existe en Malvinas una Central operativa destinada a controlar determinadas áreas en la República Argentina. La misma posee subsidiarias, habiéndose determinado una en Punta Arenas y otra en Montevideo, las cuales tienen la misión de "Reunión de Información".

- Que existirían dentro de nuestro territorio, observadores que aportan a las subsidiarias informaciones que responden a los requerimientos de la Central MLV. (Anexo 2).

- Que mantienen bajo control informativo las zonas de ROSARIO, CORDOBA y "SISTEMAS ENERGIZANTES".

- Que tienen el propósito de mantener el control, bajo seguimiento (posiblemente por submarino) de las naves que se desplazan hacia el Sur "Lago Lakar" y Aviso ARA. Lo cual demuestra el interés que para los británicos reviste ese desplazamiento.

- Interés de MLV por "personal a contratar para servicio" (Anexo 1). Lo cual hace suponer que están interesados en reclutar personal, que podría ser de informantes.

- Que las amenazas vertidas en Meje 213 (Anexo 2) podrían haber sido vertidas con la intención de que sean escuchadas por argentinos para afectar sicológicamente a los viajeros y responsables del operativo.

Conclusiones Generales.

La organización informativa que los británicos mantienen referente a nuestro país demuestra el alto interés y los temores que poseen referente al accionar argentino con relación a las Islas Malvinas, como así también del uso que hacen de las posibilidades que pueden obtener de los países vecinos Chile - Uruguay.

Entregado al Brig. Castro el 3/6/83 –

5/5/83 [signature]

109

ANEXO 1

NRO 210/BF
´O´ 281600-ABR 83
FM CRUFERI
TO BUEFESE
GS SC
BT

1782

/////
INFORMO SECCION GALLEGOS MEDIANTE ESCUCHA RADIOLECTRICA EN FCIA. 7.343 KC., DIA 24 ABR 83. 21:05 HS., INTERCEPTO SIGUIENTE MENSAJE ENTRE VP8QCH (SENIOR CLARC DE MALVINAS) Y CX2BBW (SENIOR RONALD LEE DE MONTEVIDEO): ´ORDEN PARA GRUPO DEFENSA MALVINAS INMEDIATO: OFF. A 150 MILLAS PERIMETRALES EXTREMAS COMPOSICION DE BHI, MARPLA, PLA, BUE, EN PRIMERA OPERACION. EN SEGUNDA OPERACION, ROSARIO, CORDOBA Y SISTEMAS ENERGIZANTES´.- MISMO DIA 17:00 HS. MISMA ESTACION EN IGUAL FCIA. PREGUNTA A PUNTA ARENAS (CHILE)- SOBRE ´CALIDAD HUMANA PERSONAL A CONTRATAR PARA SERVICIO´.-
/////
0800

/////



DFPF

ANEXO 2

NRO 213/CA
'0' - 301600
FM CRUFERI
TO BUEFESR
GR SC
BT

1770

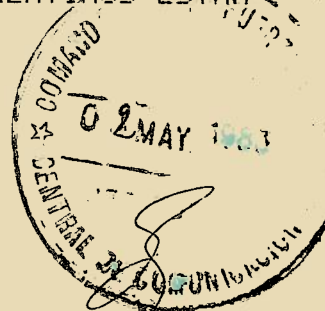
//////

INFORMO: MENSAJE INTERCEPTADO EN RIO GALLEGOS EL 30-04-83, A LAS 09:55 HS.-

ENTRE VP8ZQ Y CX2 BBW - PUERTO ARGENTINO Y MONTEVIDEO SENIOR HANSSEN CON SENIOR LEE ACA ESTAMOS PREPARADOS EN CUANTO PASE RIO LA PLATA, LOS SEGUIREMOS HASTA CERCA DE LA ZONA INGRESAR EN MALVINAS Y DE ALLO EN ADELANTE SE LAMENTARAN PUES CORRERAN MISMA SUERTE QUE EL BELGRANO Y SIN AVISO PREVIO. CAMBIO OKA. CONTINUANDO TERRI: LOS ACCESOS A ZONA DARWIN ESTAN MINADOS POR AGUA Y TIERRA LOS AVIONES ARGENTINOS ESTAN BAJO EXTRICTO CONTROL DESDE AQUI Y DE CONTINENTE.- BT

//////

0715



//////

FUERZA AEREA ARGENTINA — **MENSAJE**

Facilidad .... Canal	AUTENTICAR ☐ AUTENTICADO ☐	Clasificación de Seguridad: S (C) R P — Circundar la que corresponda	Transmitir CLARO ☐ Recibido ☐	Nro. de Control

Estación - es
Llamada - s
Exceptuada - s AK 482 .... Estación transmisora ....
NR .... Instr. de Transmisión ....

PROCEDENCIA	GRUPO FECHA HORA	MES	AÑO	INSTRUCCIONES DEL MENSAJE
Z Flach / (O) Inmediato / P Prioridad / R Rutina — Circundar la que corresponda	021140	MAY	83	Acusar Conformidad ☐ — Con Momento de Ejecución ☐

PROMOTOR SIA (DEPTO. EXTERIOR)
EJECUTIVO - S SIE (DEPTO. EXTERIOR) - SIN (DEPTO. EXTERIOR)

INFORMATIVO - S ....

EXCEPTUADO - S .... | Grupos | BT

RETRANSMITO MJE. NR 210 DE LA REGIONAL INTELIGENCIA SUR: DE FECHA 28 ABR 83:
"INFORMO SECCION GALLEGOS MEDIANTE ESCUCHA RADIOELECTRICA EN FCIA.
"7.343 KC., DIA 24 ABR 83. 21:05 HS., INTERCEPTO SIGUIENTE MENSAJE EN-
"TRE UP8QCH (SEÑOR CLARC DE MALVINAS) Y CX2BBW (SEÑOR RONALD LEE DE MON
"TEVIDEO"): ORDEN PARA GRUPO DEFENSA MALVINAS INMEDIATO: OFF, A 150
"MILLAS PERIMETRALES EXTREMAS COMPOSICION DE BHI, MARPLA, PLA, BUE,
"EN PRIMERA OPERARACION. EN SEGUNDA OPERACION, ROSARIO, CORDOBA Y SIS
"TEMAS ENERGIZANTES. MISMO DIA 17:00 HS. MISMA ESTACION EN IGUAL FCIA.
PREGUNTA A PUNTA ARENAS (CHILE) SOBRE CALIDAD HUMANA PERSONAL A CONTRA
TAR PARA SERVICIO".

BT	Grupo Hora	INST. FINAL	K	AR

	Inicial	Cód. Nro	Fecha Hora
Entrada Central			
Recibido			
Transmitido			
Retransmitido			
Salida Central			
Recibido Destino			

CONOCIMIENTO

INSTRUCCIONES ESPECIALES
MENSAJE TIPO: DESDOBLADO ☐ CLADIREC ☐ Codirec ☐
METODO: RECEPCION ☐ DIFUSION ☐ INTERCEPTACION ☐
ACLARACIONES:
Referido al mens .... Sacar .... copias
Clasificado SI ☐ NO ☐ Pg. ... de ...

Firma — Promotor o Autorizado: Comodoro ENRIQUE ANTONIO ISAAC
Jefe Departamento Exterior
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Redactor
Centro Comunicac.
Suboficial Mayor (R) CARLOS ALBERTO LA ROSA
Encargado Departamento Exterior
Código Nro.

FUERZA AEREA ARGENTINA — **MENSAJE**

Facilidad .... Canal	AUTENTICAR ☐ AUTENTICADO ☐	Clasificación de Seguridad: (S) (C) R P — Circundar la que corresponda	Transmitir CLARO ☐ Recibido ☐	Nro. de Control

Estación - es
Llamada - s AK [illegible]
Exceptuado /s .... Estación transmisora ....
NR .... Instr. de Transmisión ....

PROCEDENCIA	GRUPO FECHA HORA	MES	AÑO	INSTRUCCIONES DEL MENSAJE
Z Flach / (O) Inmediato / P Prioridad / R Rutina — Circundar la que corresponda	021105	May	83	Acusar Conformidad ☐ / Con Momento de Ejecución ☐

PROMOTOR SIA (DEPTO. EXTERIOR)
EJECUTIVO - S SIE (DEPTO. EXTERIOR) - SIN (DEPTO. EXTERIOR)

INFORMATIVO - S

EXCEPTUADO - S — Grupos — BT

"RETRANSMITO MENSAJE NR 213 DE LA REGIONAL INTELIGENCIA SUR DE FECHA
"30 DE ABRIL DE 1983:
"MENSAJE INTERCEPTADO EN RIO GALLEGOS EL 30 ABR 83, A LAS 0955 HS.:
"ENTRE UP8ZQ Y CX2 BBW - PUERTO ARGENTINO Y MONTEVIDEO SEÑOR HANSSEN
"CON SEÑOR LEE ACA ESTAMOS PREPARADOS EN CUANTO PASE RIO DE LA PLATA,
"LOS SEGUIREMOS HASTA CERCA DE LA ZONA INGRESAR EN MALVINAS Y DE ALLI
"EN ADELANTE SE LAMENTARAN PUES CORRERAN MISMA SUERTE QUE EL BELGRANO
"Y SIN AVISO PREVIO. CAMBIO OKA. CONTINUANDO TERRI: LOS ACCESOS A ZONA
"DARWIN ESTAN MINADOS POR AGUA Y TIERRA LOS AVIONES ARGENTINOS ESTAN
"BAJO ESTRICTO CONTROL DESDE AQUI Y DE CONTINENTE BT".

BT	Grupo Hora	INST. FINAL	K	AR

	Inicial	Cód. Nro.	Fecha Hora
Entrado Central			
Recibido			
Transmitido			
Retransmitido			
Salida Central			
Recibido Destino			

CONOCIMIENTO

INSTRUCCIONES ESPECIALES
MENSAJE TIPO: DESDOBLADO ☐ CLADIREC ☐ Codirec ☐
METODO: RECEPCION ☐ DIFUSION ☐ INTERCEPTACION ☐
ACLARACIONES:

Referido al mens .... Sacar .... copias
Clasificado SI ☐ NO ☐ Pg. ..... de ..... Págs.

Conoció: ENRIQUE ANTONIO ISAAC
Jefe Departamento Exterior

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Suboficial Mayor (R) CARLOS ALBERTO LA ROSA
Encargado Departamento Exterior

Firma — Código Nro. — Promotor Autorizado — Redactor

COMUNICACION ESCRITA INTERNA (COMESIN)

AL: DEPARTAMENTO INTELIGENCIA (Cdo. Aéreo de Defensa)

TEXTO: RETRANSMITO MENSAJE NUMERO 210 DE LA REGIONAL INTELIGENCIA SUR DE FECHA 28 ABR 83, PARA SU CONOCIMIENTO Y EFECTOS:

"INFORMO SECCION GALLEGOS MEDIANTE ESCUCHA RADIOELECTRICA EN FCIA "7.343 KC., DIA 24 ABR 83. 21:05 HS., INTERCEPTO SIGUIENTE MENSAJE "ENTRE UP8QCH (SEÑOR CLARC DE MALVINAS) Y CX2 BBW (SEÑOR RONALD "LEE DE MONTEVIDEO): ORDEN PARA GRUPO DEFENSA MALVINAS INMEDIATO: "OFF. A 150 MILLAS PERIMETRALES EXTREMAS COMPOSICION DE BHI, MAR- "PLA, PLA, BUE, EN PRIMERA OPERACION. EN SEGUNDA OPERACION, ROSA- "RIO, CORDOBA Y SISTEMAS ENERGIZANTES. MISMO DIA 17:00 HS. MISMA "ESTACION EN IGUAL FCIA. PREGUNTA A PUNTA ARENAS (CHILE) SOBRE

(Doblar)

"CALIDAD HUMANA PERSONAL A CONTRATAR PARA SERVICIO."

MENSAJE NR 213 (30 ABR 83):

"ENTRE UP8ZQ Y CX2BBW- PUERTO ARGENTINO Y MONTEVIDEO SEÑOR HANSSEN "CON SEÑOR LEE. ACA ESTAMOS PREPARADOS EN CUANTO PASE RIO LA PLATA, "LOS SEGUIREMOS HASTA CERCA DE LA ZONA INGRESAR EN MALVINAS Y "DE ALLI EN ADELANTE SE LAMENTARAN PUES CORRERAN MISMA SUERTE QUE "EL BELGRANO Y SIN AVISO PREVIO. CAMBIO OKA. CONTINUANDO TERRI; LOS ACCESOS A ZONA DARWIN ESTAN MINADOS POR AGUA Y TIERRA. LOS "AVIONES ARGENTINOS ESTAN BAJO ESTRICTO CONTROL DESDE AQUI Y DE "CONTINENTE".

021515 MAY. 83.

Fecha: BUENOS AIRES, 02 de mayo de 1983

Firma:

Aclaración: Comodoro ENRIQUE ANTONIO ISAAC

Jefe Departamento Exterior

(Doblar)

(Pegar)

115

FUERZA AEREA ARGENTINA

Anexo 11C
Cta. 562 - 9472 - 04 - 2
Medida: 21 x 29,7 cms.

COMESIN

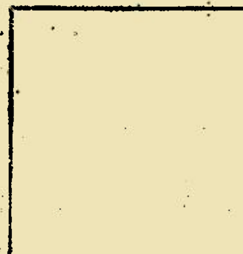
DESTINATARIO: DEPARTAMENTO INTELIGENCIA (Ddo. Aéreo de Defensa)

OFICINA: 174 (verde)

Nº

FECHA:

HORA:



(1)

(1) A llenar por el Estafeta (SELLO)

EN AUSENCIA DESTINATARIO ENTREGAR A:	ENCARGADO ☐	OTRO PERSONAL DEL ORGANISMO: ☐	DEVOLVER AL REMIT. ☐	

(Doblar) ....

REMITENTE: DEPARTAMENTO EXTERIOR (Jefatura II - Icia.)

OFICINA Nº 261 (Verde)

DEVUELTO AL REMITENTE POR:	OFICINA CERRADA ☐	OFICINA EQUIVOCADA ☐	DESTINAT. AUSENTE ☐	

(Doblar) ....

SECRETO

COMUNICACION ESCRITA INTERNA (COMESIN)

AL: JEFE DEL DEPARTAMENTO OPERACIONES (COMANDO DE OPERACIONES AEREAS)

TEXTO: RETRANSMITO MENSAJE NUMERO 213 DE LA REGIONAL INTELIGENCIA SUR, DE FECHA 30 ABR 83, PARA SU CONOCIMIENTO Y EFECTOS:

"ENTRE UP8ZQ Y CX2 BEW - PUERTO ARGENTINO Y MONTEVIDEO SEÑOR HANSSEN
"CON SEÑOR LEE.ACA ESTAMOS PREPARADOS EN CUANTO PASE RIO LA PLATA,
"LOS SEGUIREMOS HASTA CERCA DE LA ZONA INGRESAR EN MALVINAS Y DE
"ALLI EN ADELANTE SE LAMENTARAN PUES CORRERAN MISMA SUERTE QUE EL
"BELGRANO Y SIN AVISO PREVIO. CAMBIO OKA. CONTINUANDO TERRI: LOS
"ACCESOS A ZONA DARWIN ESTAN MINADOS POR AGUA Y TIERRA. LOS AVIONES
"ARGENTINOS ESTAN BAJO ESTRICTO CONTROL DESDE AQUI Y DE CONTINENTE".

(Doblar)

MENSAJE NR 210 (28 ABR 83)

"INFORMO SECCION GALLEGOS MEDIANTE ESCUCHA RADIOELECTRICA EN FCIA
"7.343 KC., DIA 24 ABR 83, 21:05 HS. INTERCEPTO SIGUIENTE MENSAJE:
"ENTRE UP8QCH (SEÑOR CLARO DE MALVINAS) Y CX2 BEW (SEÑOR RONAL)
"LEE DE MONTEVIDEO): ORDEN PARA GRUPO DEFENSA MALVINAS INMEDIATO:
"OFF. A 150 MILLAS PERIMETRALES EXTREMAS COMPOSICION DE BHI, MAR-
"PLA, PLA, BUE, EN PRIMERA OPERACION. EN SEGUNDA OPERACION, ROSA-
"RIO, CORDOBA Y SISTEMAS ENERGIZANTES. MISMO DIA 17:00 HS. MISMA
"ESTACION EN IGUAL PCIA. PREGUNTA A PUNTA ARENAS (CHILE) SOBRECA-
"LIDAD HUMANA PERSONAL A CONTRATAR PARA SERVICIO".

Ens Pc Conti

Fecha: BUENOS AIRES, 02 de mayo de 1983

Firma: Comodoro ENRIQUE ANTONIO ISAAC
Jefe Departamento Exterior

Aclaración: ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

(Doblar)

(Pegar) Suboficial Mayor (R) CARLOS ALBERTO LA ROSA
Encargado Departamento Exterior

116

FUERZA AEREA ARGENTINA

Anexo 11C
Cta. 562 - 9472 - 04 - 2
Medida: 21 x 29,7 cms.

C O M E S I N

DESTINATARIO: DEPTO. ~~OPERACIONES~~ (Cdo. Operaciones Aéreas).

OFICINA: ....

Nº

FECHA:

HORA:

(1)

(1) A llenar por el Estafeta (SELLO)

EN AUSENCIA DESTINATARIO ENTREGAR A:	ENCARGADO ☐	OTRO PERSONAL DEL ORGANISMO: ☐	DEVOLVER AL REMIT. ☐	

(Doblar) ....

REMITENTE: DEPARTAMENTO EXTERIOR (Jefatura II - Icia.)

OFICINA Nº 261 (verde)

DEVUELTO AL REMITENTE POR:	OFICINA CERRADA ☐	OFICINA EQUIVOCADA ☐	DESTINAT. AUSENTE ☐	

(Doblar) ....

SIDE

EXPTE 1.892.877
7473/001
20-MAR-87

ITEM= 35958   16 MAR 1987

INT173
R EXT NB7610 INT

CHILE: MANTENIMIENTO A NAVE BRITANICA DE LAS MALVINAS

SANTIAGO, CHILE, 16 MAR (TELAM-ANSA) -- LA NAVE BRITANICA ''FORREST'', QUE PRESTA SERVICIOS PERMANENTES EN LAS ISLAS MALVINAS, LLEGO HOY AL PUERTO CHILENO DE PUNTA ARENAS, DONDE EN LOS ASTILLEROS DE LA ARMADA CHILENA SERA SOMETIDA A TRABAJOS DE MANTENIMIENTO.

EL HECHO PRODUJO LOGICA CONMOCION, EN RAZON DE QUE SE TRATA DEL PRIMER BUQUE BRITANICO CON DESTINO EN EL ARCHIPIELAGO CUYA SOBERANIA RECLAMA LA ARGENTINA, QUE ARRIBA AL PUERTO DEL EXTREMO AUSTRAL DE CHILE DESDE EL CONFLICTO EN EL ATLANTICO SUR DEL AÑO 1982.

ANTES DE ESE ENFRENTAMIENTO ARGENTINO-BRITANICO, EL ''FORREST'' Y EL ''MONSUMEN'', OTRA EMBARCACION BRITANICA DESTACADA EN LAS MALVINAS, ERAN SOMETIDAS A MANTENIMIENTO HABITUALMENTE EN LOS ASTILLEROS CHILENOS, QUE JURIDICAMENTE ACTUAN COMO EMPRESA PRIVADA.

EN VIRTUD DE LAS EXPECTATIVAS SUSCITADAS, EL CAPITAN DEL ''FORREST'', ROBERT EDUARDS, SE NEGO A TENER UN DIALOGO AMPLIO CON LA PRENSA, LIMITANDOSE A DECLARAR QUE ''LA NAVE TRANSPORTARA A LAS MALVINAS FRUTAS Y MADERA CHILENAS'', CALIFICANDO ADEMAS DE ''TRANQUILA'' LA SITUACION IMPERANTE EN LAS ISLAS. (TELAM).-

PARA USO EXCLUSIVO DE ESE ORGANISMO
SE SOLICITA SU NO DIFUSION

CC

1521   03 16 87
ÑÑ



MENSAJES RECIBIDOS

CFAS

BAM CRU

619

Form. F. 1037

Estrictamente Secreto y Confidencial

E.A. 116

EMBAJADA DE INGLATERRA

HORA | FECHA 01-ABR-82 - 1 -

394-8325 (PORTER DONALD L. Reconquista 336 1º B)

2) Llama una dama. 1) Atiende un señor.

2) Alguna novedad.,.?

1) No sé... no...no sé...

2) Ajá...

1) La madre...vió al embajador en Florida y bueno...no quiso efectuar declaraciones (así se entiende- Florida o Cancillería)... salió muy rápido y me dice la madre de la traductora de la Cancillería que el Canciller había tomado una decición muy grave ...muy grave...y que no estaba autorizado para decir que es lo que se había tomado...que esto lo debería autorizar un organismo muy superior, que él es simplemente un vocero de la Cancillería...que él no podía decir nada y que en el transcurso del día se iba a tomar una desisíon ...se iba a dar una desición...

2) Puede ser la guerra..?

1) Tanto...no creo...!!, puede ser que manden el embajador de vuelta ...(a partir de este momento continuan comentarios sin valor informativo)...

EMBAJADA DE INGLATERRA

1: Mike FESTER (fon) de la Embajada de Gran Bretaña con

2: David CRANK (fon).

1: Dice a su interlocutor que los malvinenses se sienten ingleses, habla de las características climatológicas de las Malvinas y de sus posibilidades económicas. También hace referencia a las características geográficas.

Refiriéndose a una persona dice de la misma que viajó por Saigón, Indonesia, Uganada. 2: preguntó si es una gran persona. 1: respondió que sí, que es una gran persona.

1: Qué piensa de la situación actual, es crítica?

2: Cuál es la opinión del gobierno británico sobre la situación planteada. Pienso que hay muchas presiones en este momento. En este momento uno de los problemas para el gobierno es qué va a pasar con el movimiento de la Armada.

1: Este es un hecho muy desafortunado.

2: Esto sirve a un fin. El gobierno muestra que no está dormido. Esto aquieta algunos movimientos. Esto es usado por la gente que maneja la información.

1: Qué piensa Ud. de la acción argentina?. Piensa que los argentinos van a hacer algo?

2: Pienso que por el momento no. De alguna manera eso depende de Dios. Esto es extremadamente peligroso. Es una buena oportunidad para la Argentina. Pienso que es tarde para ellos.

1: Este es un comentario muy interesante.

EMB. INGLATERRA (BS. AS.) - CON LONDRES.-

continuación de la anterior Foja (Embajada de Inglaterra)

////

EMBAJADA DE INGLATERRA (E.A. 18).-

2: Lo importante es saber si ellos quieren seguir adelante con el asunto. Hay que ver si los comandantes lo van a apoyar.

1: Lo que tenemos que ver es cual va a ser la palabra final en todo esto. Hay que ver cuales son los canales diplomáticos que pueden seguirse.

2: El otro punto de lo que quedó de ayer que pienso que es muy importante es si vamos a respetar nuestro contrato conel ministerio de Relaciones Exteriores, de hacerlo en forma privada, porque no estoy seguro si el ministro va a querer venir a Buenos Aires. Pienso que las cosas no se están haciendo al nivel correcto. Respecto al problema que Ud. comentó, creo que Ud. puede decir algo acerca del chantaje.

1: Yo se lo escuché decir a Winston Churchill. Ud. piensa que la otra solución es una confrontación que lo resolviera?

2: No,pienso que eso no es bueno para nada. Un individuo de Relaciones Exteriores estuvo en las Malvinas y el problema es con con los habitantes, ellos no quieren involucrarse.

1: Bueno, ese el punto. Creo que debemos analizarlo.

2: Creo que debemos separar el problema de las Malvinas de el de el sector antártico británico. Si perdieramos las Malvinas qué pasaría con el sector antártico?

1: Pienso que de hecho puede ser eso. Mirando todo esto hay tres cosas: las Malvinas y sus habitantes, la independencia de las Malvinas, las Georgias que están bien administradas y la Antártida misma.

2: Pienso que a largo plazo a los británicos no les van a molestar los reclamos. Pienso que la gente de Londres no toma seriamente estos reclamos.

1: No están interesados?

2: No, no.

1: Pienso que a Londres le interesa saber qué podría pasar aquí. A londres esto le preocupa y le interesa.

2: Pienso que la gente está interesada pero que no va a tomar partido.La reacción va a ser posterior después que los americanos digan lo que piensan.

1: No, no,no.

2: Esta mañana apareció un artículo sobre la participación americana.De alguna manera creemos en eso. La gente está muy ansiosa.Quiere más información en los medios. Quieren que los europeos se ocupen del asunto.

Obj.: "Ñ"
Línea: EA 38
Carrete: 949

Grab.: 30/3/82
Trad.: 31/3/82

= =

12.25 hs	Línea habilitada
Llam.	Catalina Tevtelovsky (f) con Sra Williams. La Sra W. no está atiende Jinny (f). Hablan sobre compras y sobre corte de luz.
Llam.	Al contestar cortan.
Llam.	Mansilla (f) con Ramirez (f) Tiene que llamar al 824-7070
14.00 hs	Control de Hora
Llam.	Sra Manchesqui (f) del colegio Northlands (f) con Sra. W. Está en una reunión importante, que llame dentro de una hora.
Llam.	Piden datos y requisitos para viajar a Hong Kong, que llame al 824-7070.
Llam.	Sra Manchesqui (f) con Sra Williams La Sra W. perdió unos datos y la Sra M. se los pasa de nuevo: Padre Ricardo Ozarlo (f), Sarandí ... Interrumpe la Sra W. diciendo que necesita solamente el TE. La Sra M. se lo da: 47-8028.
16.00 hs	Control de Hora
Llam.	MD con Sra o Sr Embajador No se encuentran. MD se identifica como la Sra Jeanette Erise (F) y pide que la llamen.
18.00 hs	Control de Hora
Llam.	MD con Carlos Hablan sobre sábanas. En castellano.
Llam. ✓	Embajador de Italia con Sr. Williams (Embajador Británico). Le agradece la invitación al almuerzo y pregunta quién más está invitado. W. le dice: el Ministro de Rel. Ext., el Subsec. de Asuntos Políticos Enrique Ross y el Subsec. de Asuntos Económicos Félix Peña; también el Jefe de Gabinete Gustavo Figueroa. El almuerzo será el día 7/4 a las 13.15 hs. (~~Nota: El Emb. británico le dice Sergio, y según Guía Diplomática el Emb. italiano se llama Uberto Bozzini~~)
Llam.	MD con Carlos (chofer?) Se va a las 19.30 si no hay novedad. Conv. sin importancia.
Llam.	HD con Aparicio Aparicio no está.
Llam.	Conv. iniciada "¿Tu hermana como anda, che? ¿Y tu vieja? Saludos, che"
Llam.	Persona desconocida (no se la escucha) con HD HD:"¿Porqué no me lo decís en la puerta? Vení acá a decirlo" (Nota: persona desc. parecería estar insultando a HD)

125

Llam.	Al contestar cortan
20.00 hs	Control de Hora
Llam.	Carballo con Brugos. B. no está, está enfermo, contesta Paez. C. manda saludos.
N/R	Ocupado
83-5101	No contesta
824-1107	Equivocado
N/R	Ocupado
766-1770	Equivocado
Llam.	Al contestar cortan
701-5947	MD con Francisco Hablan sobre enfermedad de MD. Se rompió la cadera al caer por una escalera. Se quiere retirar.
Llam.	Coy Sr Hitchcock con Sr Williams Si quiere que le lleve el ...(inentendible). Sr W. de acuerdo.
22.00 hs	Control de Hora
031522667	MD con MD (madre e hija) Conv. familiar.
24.00	Servicio terminado

Obj.: "Ñ"
Linea: EA 18
Carrete: 942

Grab.: 31/3/82
Trad.: 01/4/82

- -

00.01	Continúa servicio
06.00	Control de Hora
08.00	Control de Hora
08.01	Servicio suspendido por problemas técnicos
10.00	Normalizada
781-2842	Capt. Mitchell con Sr Gómez G. no está. Llegará en cualquier momento porque está esperando una llamda de un Sr Michael. Michael está con Mitchell y quiere encontrse con Gómez para almorzar.
12.00	Control de Hora
Llam.	Chris Wilson (f) del Departamento de Informaciones de Londres con Ken Mackenzie Mac. le dice que no están recibiendo información de Londres sobre lo que está ocurriendo en el Parlamento, salvo lo que dice la prensa argentina. W. le dice que lo mantendrá al tanto.
14.00	Control de Hora

Continúa en Carrete 1015

15.15	Continúa servicio
16.00	Control de Hora
18.00	Control de Hora
20.00	Control de Hora
22.00	Control de Hora
24.00	Servicio Terminado

DIA: 30 de marzo de 1982.

El Embajador JARPA envía a Santiago al Segundo Secretario de la embajada, señor James SINCLAIR (hijo del Brig. Gral. Santiago SINCLAIR, Jefe del Estado Mayor Presidencial de CHILE) con la finalidad de entregar al canciller chileno y al padre del citado un documento secreto elaborado por la embajada en Bs.As. y referido a una apreciación sobre los problemas que se están presentando en las Islas Malvinas. El objetivo de tal documento es el de dar una opinión sobre la actitud de algunos marinos chilenos de alinearse a favor de INGLATERRA, aprovechando la coyuntura internacional argentino-inglesa.
Sus argumentos se concretan en lo siguiente:

1) Los ingleses no van a ir a un conflicto con ARGENTINA por una acción unilateral chilena de apoyo.

2) Cualquiera sea el enfrentamiento (diplomático, político, guerra, etc.) con el tiempo en virtud de la presión de la ONU o de la OEA y en virtud de la mala posición que tiene INGLATERRA en la defensa de islas tan lejanas, ARGENTINA ha de ganar este entredicho.

3) El hecho de la vecindad de CHILE con ARGENTINA motivará que una intervención chilena sería tomada como una traición no solamente por ARGENTINA sino que por todos los países americanos.

En el citado documento se señala también que los marinos chilenos se sienten muy probritánicos y con ideas de apoyar logísticamente a la marina inglesa en caso de un conflicto naval con Argentina.
Además se hace referencia que INGLATERRA no se ha jugado por CHILE en el diferendo con ARGENTINA y teme que un apoyo chileno a INGLATERRA sirva en definitiva para cuestionar su soberanía sobre la Isla de Pascua.

PARTE Nro: 2.774 GHR 311130 MAR 82
PRODUCIDO POR: 9553
DISTRIBUIDOR: SR. 95
SR. 951
INFORMATIVO: SR. 955

Para Conoci

ORIGEN: MENSAJE INTERCEPTADO EN RADIOTELETIPO DESDE STANLEY A ESTACION FARADAY EN PUERTO STANLEY (MALVINAS) R.A.

ASUNTO: CRISIS EN LAS ISLAS GEORGIAS DEL SUR (RA)

SE INFORMA QUE COPIA DEL PRESENTE FUE ENTREGADA A L.I.R.E. (SECCION 3352) COMO COLABORACION.

ZCZCZC
NR. 075 'R 1232Z 3 3.82

FM OFICINA STANLEY
A FARADAY

S/20/-. Para LEN AIREY/MYRIAM - VHEUR F/235/82 - Disculpas por no haber permitido la compra para BASDQ. Factura para RENNET le llegaría a Ud. junto con este mensaje JN cargado a FIC.
REUR F/269/82 - Manejado SOVE pero no NOTAGL ítems, por ejemplo cassettes O.K., disculpas NO a DUBBIN, carga iniciadora proyectiles, protectores de lentes, repuestos para "papermate", baterías para cámaras, recambios de negativos.
DON NJYLOR manejado para obtener plantas, semillas y cortes, de forma tal que estarás O.K. para tener un jardín florido. Los suministros en BRANSFIELD de coca y naranjas no serán posibles en STANLEY. Devolver en el buque charter EXCLAM.
Licencia para radioaficionado para HURST a seguir.

TTFNC

MB/MB

TT10 Operador: 2.- GHT: 311245 MAR 82

RECIBIO: 52803/82 GH311244 MAR82.

.129

EA 38 (Residencia del Embajador)   G.: 30-03-82

T. 31-03-82

Por la tarde se producen varias conversaciones sin valor informativo entre el personal de servicio de la Residencia. (Pedido de compras, temas familiares de estos.....etc.....)

El personal de servicio no da bajo ninguna circunstancia el nombre del embajador ni tampoco sus horarios.

Se producen muchas llamadas pidiendo teléfonos de la Embajada y el consulado, en todos los casos se dan los números correspondiente a la Embajada.

Fin del servicio.

Sin valor.

130

EA 66 (Embajada) - Objetivo Ñ

G.: 30-03-82

Trad.:31-3-82

0800 hs. Control de hora

0800 hs. Control de hora

→ Llamada de un tal Ian LORY (f) con Mark Heathcote (en inglés)

El primero lo invita al segundo a almorzar en el Hotel XXXXXXXXXX Panamericano a las 13 hs. Heathcote acepta con gusto.

Lamada de un tal Capitan Neetch (muy fonético) con el agregado naval Capitán de Navío Mitchel (en inglés)

agregado Naval

N :...me parece que los diarios están diciendo una verdad en cuanto al movimiento....

M :si.....si...dan un cuadro certero....es más o menos la realidad...

N :me refiero a las unidades.....

M :si...tenemos un cuadro bastante claro de donde, donde....pero....

N :claro.....ayer te hice llegar una fotos de la familia..etc....

M :ahh..si claro....muy bien....en La Nación hay unos buenos artículos... en cuanto al moviemiento de la flota....

N :si....bueno yo voy a estar atado aquí todo el día ....yo tengo contacto con diarios serios ....luego tellamaré y te confirmaré....

M :sabés los nombres de los otros dos ?

N :si...uno es el Piedrabuena.....eso estoy seguro....es un destructor y el otro...creo que es el Py....

M :ahhh...bueno.....eso es lo que trataba de confirmar....a esos dos... que se le agregan al Drummond y al Granville....estamos malditamente débiles allá abajo en estos momentos.....

N :si...es cierto....además tienen ellos allí abajo el Punta Médanos... bueno....eso es lo que quería decirte....

M :si...muchas gracias..... hasta luego......

Se ponen de acuerdo en volver a llamarse y encontrarse el día de mañana...

1000 hs. Control de hora

Llamada de un periodista inglés de nombre Mack Kay con Kenneth Mackenzie El primero pregunta si hay alguna novedad de parte del embajador Williams. Mackenzie le contesta que no, que por el momento no hay nada nuevo y le sugiere que vuelva a llamar durante la tarde.

Llamada : un tal Sergio Vaudagnoto (f) con una MBD

El primero, que dice ser de la agencia Saporiti pide una entrevista con el embajador Wiliams. Afirma que estuvo hablando con

///

///

el agregado prensa, Ken Mackenzie, al respecto. MDB le dijo que esperara un momento que consultará con éste.
Vaudanoto (f) habla luego con Mackenzie. Este último le dice que en esto momentos el embajador Williams ahora no lo puede recibir pues está muy ocupado, en una hora tendrá un almuerzo ya previamente acordado y por lo tanto no lo podrá recibir. Además no hay novedades por el moemento pero le sugiere que si quiere puede volver a llamar.

Llamada : de Robert Powell (f) con el agregado militar, coronel LOVE
Robert Powell o Power es de la agencia Reuter. (En inglés)
Atiende una MDB y le dice que está en una reunión y no puede ser interrumpido. Powell deja su número para que el coronel LOVE lo llame : 394-0110/8990.

Llamada : de Powell con el coronel LOVE (f)

P coronel....yo quería saber....

L :ahh..si..bueno eso lo hablamos mejor esta noche....a las 20 hs.

P :bueno, claro....yo quería saber si se dirigían al sur un portaaviones o un destructor....porque la prensa de aquí parece que no sabe distinguir.....

L :deberían saber distinguir pues hay una gran diferencia (lo dice con mucha ironía.)....pero lo hablamos despues....(no desea seguir hablando por teléfono)....nos vemos luego....

P :muy bien...hasta luego....

1200 hs. Control de hora :
1400 hs. Control de hora

Llamada de : De un periodista inglés en las Islas Malvinas con Ken Mackenzie
El primero le informa que mañana llegarán a Buenos Aires y le pide que brinde cualquier ayuda en materia de documentación. Mackenzie le asegura que la documentación de ellos está en regla y le confirma que el Ministerio de Relaciones Exteriores británico no permite la entrada de periodistas argentinos a las islas Malvinas. (en inglés)

1700 hs. Control de hora
1800 hs. Control de hora
2200 hs. Control de hora
2400 hs. Servicio terminado.

1·33

Obj.: "Ñ"
Linea: EA 18
Carrete: 18

Grab.: 30/3/82
Trad.: 31/3/82

= =

01.00 hs	Comienza Servicio
08.00 hs	Control de Hora
Llam.	Embajador belga con Williams El emb. belga recibió una llamada de la cancillería informando que el ministro no irá hoy al almuerzo. Van a almorzar sin los argentinos
10.00 hs	Control de Hora
33-3552	Capt. Mitchell con Nigel Toes (f) Lo llamará dentro de un rato.
Llam.	John Dana (f) con Capt. Mitchell Agregado Naval. Hablan sobre los planes de Penny y Bill. M. le comenta que sobre el problema acá no ha pasado nada, están en conversaciones diplomáticas, pero un hombre llamado Frow (f) pidió que mandaran al Invincible y dos destructores. Hablan sobre la huelga en Bolivia y luego se despiden.
33-4366	Capt. Mitchell con Nigel Toes (f) Arreglan encontrarse en la Embajada al mediodía. Nigel luego va a almorzar con el Agregado brasileño.
392-3431	MD A MD MD 1 ofrece invitación para almuerzo para el Ing Alberto Mihura. MD 2 le dice que llame a Presidencia después de las 12.30.
774-8811	MD a Embajada de los EEUU Pide por el Sr Massa (f). No está. Deja dicho que lo llame al Capt. Mitchell.

Cambio carrete. Carrete Nº 830

11.30 hs	Continúa servicio.
12.00 hs	Control de Hora
38-5232	Marañoti (f) con Carpiel (f) de Saporiti M. comenta que no hay ninguna novedad. Cierran todo y salen a almorzar los empleados, el embajador, hasta las 14.30. Le dicen a M. que entonces vuelva a la agencia.
14.00	Control de Hora
Llam.	Humberto Morrosini (f) de Canal 11 con Mackenzie Le pregunta si hay alguna novedad. Mac. le dice que por el momento no hay nada aparte del mensaje de Lord Carrington. Al preguntarle si el embajador va a visitar la Cancillería le responde que no sabe.
16.00 hs	Control de Hora
18.00 hs	Control de Hora

Continúa en Carrete 1528.

Obj.: "Ñ"
Linea: EA 38
Carrete: 353

Grab.: 31/3/82
Trad.: 01/4/82

Continúa de Carrete 621

16.30	Continúa Servicio
18.00	Control de Hora
Llam.	Secret. del Embajador con Embajador Le dice que llegaron cuatro telegramas: uno es un comentario de prensa de Chile, otro de Brasil, y otros dos. El Emb. pide que se los traiga a la casa.
20.00	Control de Hora
22.00	Control de Hora
24.00	Servicio terminado

EA 66 (Objetivo Ñ - Embajada)

Grabación : 31-3-82
Traducción : 01-04-82

0001 hs. Continúa servicio
0600 hs. Control de hora
0800 hs. Control de hora

LLamada : de una MD con una MBD (en inglés)
La primera pide hablar con el capitán Mitchell por una reserva en Mar del Plata. MDB le informa que el nombrado no se halla en la Embajada y le pide que vuelva a llamar más tarde.
(Lo de reserva también puede ser averiguación).

0900 hs. Control de hora
1000 hs. Control de hora
1100 hs. Control de hora

Llamada : de un tal Drylee (f) periodista de la BBC de Londres con Martha Newton, (empleada administrativa de la Embajada).(En inglés)
Drylee (f) le comenta que está alojado en el hotel Dorá, habitación 407, teléfono 32-7391. Llegó al país el lunes por la noche para cubrir ahora la crisis. Iba a realizar un viaje en el buque inglés Endurance pero no pudo subir por la situación. (Risueñamente comenta que vino a ",...cubrir esta guerra..." Tenía intención en ponerse en contacto con el agregado de prensa Ken Mackenzie. Martha Newton le informa que éste por el momento no se halla en la Embajada.
Drylee (f) le informa que arribará al país un equipo de la BBC con elementos de filmación para cubrir la crisis y desea que la Embajada les ayude en cualquier trámite aduanero. La Newton le contesta que si la documentación está en regla no habrá problemas pero en caso contrario no sabe que es lo que se podrá hacer. Drylee (f) le explica que ese equipo tuvo que salir a las apuradas y entre ellos viaje un tal Chris Wayne (f), corresponsal de asuntos de defensa de la BBC. Son en total tres personas y por el momento ignora cuándo llegan.
Asimismo le deja dicho que debido a que el hotel es incómodo para trabajar, se va ahora mismo a las oficinas de la [redacted] agencia Reuther y allí estará si lo quieren encontrar.
La Newton le comenta a Drylee (f) que en la Embajada hay muchos que piensan que esta crisis fue creada por el propio gobierno argentino para que la población no piense en los problemas internos del país. Drylee (f) le dice que en Inglaterra muchos también opinan así.

1200 hs. Control de hora

Llamada : de un tal Mackay (f) periodista-no es británico con Ken Mackenzie. (en inglés)
Le pregunta si hay alguna novedad. Mackenzie le contesta que no hay novedades y toda la situación británica queda resumida en el último discurso de Lord Carrington. Le sugiere que vuelva a llamar despues de las 15 hs.

Llamada : de un HBD con Michael Hickson (en inglés)
HDB le manifiesta que acaba de arribar de Montevideo con su esposa y desea saber si es necesario debido a la situación registrarse en la Embajada. Hickson le aconseja que así lo haga pues aunque por el momento no hay motivo de alarma en cuanto a la situación de los súbditos británicos en la Argentina, es preferible hacerlo en caso de necesidad así la Embajada puede estar al tanto de todos sus ciudadanos en el país en el caso que la situación se agrave.

///

///

Llamada : de Chris Wayne, corresponsal de asuntos militares de la BBC con Ken Mackenzie. (en inglés)

W :sóy Chris Wayne de la BBC de Londres....estoy de paso con dos personas más para las islas Malvinas-Falkland(da los dos nombres)....estamos en el hotel Elevage (f) en la calle Maipú..

M :ahhh..muy bien...tomo nota....

W :hay algo nuevo....pues hace varias horas que venimos viajando.

M :no...por el momento no hay nada nuevo.....nada nuevo desde el discurso de Lord Carrington ayer....hay muchos comentarios de la prensa local....

W :qué dice la prensa local ?....son objetivos ?..son sensacionalistas ?....

M : sobre ese asunto suelen ser a veces bastante histéricos... pero hoy el asunto ha pasado a segundo plano porque los titulares cubren los violentos disturbios de ayer...parece que la atención se movió ahora a los asuntos internos.... por lo menos por el momento....

W :ajá....y se hacen los mejicanos con los buques allá abajo ?

M :si..es cierto....hay buques argentinos allí...por el momento no se cuántos....pero hay buques argentinos allí.....

W :ajá....bueno...otra cosa más si es tan amable....qué puedo tomar para llegar lo más rápido posible a Puerto Stanley ?

M :bueno..probablemente va tener que hacer un viaje largo.... salvo que tenga mucha plata y alquile un charter....y aún así no estoy seguro....porque sólo hay un vuelo por semana que sale el próximo martes...la línea es LADE....es una línea de la Fuerza Aérea argentina....sus oficinas están en la calle Perú 714..cerca de Plaza de Mayo...el vuelo sale el martes por la mañana temprano,,,llega a la ciudad sureña de Comodoro Rivadavia...y de allí se dirige a Puerto Stanley..llegando a las 4 de la tarde....y regresa luego el día viernes...

W :ahhh..muy bien...sabe ud. si hay otro equipo de la TV británica....

M : que yo sepa por el momento no....

W :yo se que hay un equipo que está en las Georgias haciendo unas notas fílmicas....

M :no sabía.....

W : la hija de Lord Baxton (f) está allí....bueno una vez que me acomode bien pasaré por la Embajada a tomar contacto con ud.

M :muy bien lo esperaré......

1300 hs. Control de hora
1400 hs. Control de hora
1500 hs. Control de hora
1600 hs. Control de hora
1700 hs. Control de hora
1800 hs. Control de hora

coy

Llamada : de un periodista del Financial Times con Mark Heathcote pregunta por Ken Mackenzie. Heathcote le informa que se ha retirado y que el era el único funcionario que queda y que también ya pensaba irse. Le aconseja que vuelva a llamar mañana o trate de ubicarlo en su domicilio particular. (en inglés)

Nota : Pese a la gravedad de la situación, despues de las 18 hs. no queda más nadie en la Embajada. Un funcionario diplomático está de turno en su domicilio particular y lo ubican por radio llamada al 32-6383-código 8944.

2000 hs. Control de hora

Llamada : de un periodista del diario Guardian con en Mackenzie (en inglés)
El primero le informa que recién caba de escuchar un comentario entre los corresponsales extranjeros en Buenos Aires de que si en las próximas 48 hs. no hay una solución diplomática, el Ejército argentino es partidario de ocupar las islas Malvinas. Ken Mackenzie le contesta que ellos también habían escuchado eso pero lo toman como un rumor y nada más.
El periodista en cuestión le pide a Mackenzie que le consiga para el día siguiente una entrevista con el embajador Williams. Mackenzie le promete que tratará de hacer algo al respecto.
((se corta la cinta)).

2200 hs. Control de hora
2400 hs. Control de hora

139

UU

PAROLNRO: 2.772
PRODUCIDO POR: 9553
DISTRIBUIDOR: SR. 951
SR. 951
INFORMATIVO: SR. 955

Para Conocimiento de

ORIGEN: MENSAJE INTERCEPTADO EN RADIOTELETIPO DE ESTACION CAMBRIDGE A ESTACION FARADAY EN PUERTO STANLEY (MALVINAS) R.A.

ASUNTO: CRISIS EN LAS ISLAS GEORGIAS DEL SUR (R.A.)

SE INFORMA QUE COPIA DEL PRESENTE FUE ENTREGADA A L.I.R.E. (SECCION 3352) COMO COLABORACION

TEXTO
9
F083
ZCZC
C/1241/82 ROTIME 1120Z 31/3/82
DESDE CAMBRIDGE HQ
PARA FARADAY

SALINO SIMMONS

Gracias por su carta y sugerencia, después de miditarlo se ha llegado a las siguientes conclusiones:

1. Cabecera en esquina N.O. lugar BMZ (Zona baliza delimitadora) en embarcadero, caja en esquina S.O. mismo lugar tiene atracción de igual temperatura constante, separación adicional y caja de ajuste.

2. BMZ no es realmente aceptable en embarcaderos en lugar QHM demasiado cercano a "VARIOS".

3. BMZ puede ser interrumpida mientras dure PPM/QHM (estructura magnética periódica).

4. Si el detector de inducción magnética es desplazado como en 1, luego éste debería ser movido en caso de fallas prolongadas de PPM, de forma tal que BMZ pueda ser reinstalado.

5. Disculpas por lo del cemento no-magnético, presumimos que Ud. miró bajo cabina. No se sabe acerca de sus corrientes pero puede verificarlas. Hágalo moviendo el bloque del equipo (no pólvora-seca) cerca de PPM (ó QHM).

6. Si se fija solamente una lámina gruesa al embarcadero, posiblemente otros adhesivos plásticos (medicianles o de construcción), POLLYFILLER, etc; balancee entre opción 1 y sugerencia en C/1145/82 aún con algunos "PROS" y "CONS" para cada uno.

   En el caso de estructura magnética periódica confiable lo mencionado en 1 es preferible.
   Para las cifras informadas he utilizado para campos como los descriptos en QD9 certificado por mí, el momento magnético QD9 420 CGS (0,42 SI) unidades de campo de momento magnético BMZ acerca de 2000 CGS (2 SI) 2 "VARIOS" acerca de 100 (0,1) H "VARIO" y QHM sobre 2 a 4 CGS.

   El valor dado es en eje, perpendicular a eje es la mitad.

/KLB
TTIO: OPERADOR 2.- GHT: 311236MAR82
RECIBIO: 52803/82 GH 31123MAR82

Obj.: "Ñ"
Línea: EA 18
Carrete: 1585

Grab.: 01/04/82
Trad.: 02/04/82

- -

00.01	Continúa Servicio
06.00	Control de Hora
08.00	Control de Hora
10.00	Control de Hora
12.00	Control de Hora
Llam.	David Tong (f) con Mark Heatcote → Tong le pide que le dé su opinión sobre Rex Hunt (gobernador de las Malvinas) porque lo han nombrado el personaje de la semana (no dice de dónde). Aparentemente llama de Londres H. le pregunta cuál es su opinión sobre la situación visto desde allá, y Tong le dice que le parece un poco tarde ya para que los argentinos hagan algo, como tomar las islas, lo tendrían que haber hecho antes. Le dice también que el Parlamento está muy preocupado por el asunto pero no les dicen nada a ellos (los periodistas).

Continúa en Carrete 802

13.25	Continúa Servicio
14.00	Control de Hora
16.00	Control de Hora
Llam.	Emb. Británica en Chile, preguntan si es seguro que vengan ciudadanos británicos a la Argentina. Le responden que cualquier novedad les avisarán.

Continua en Carrete 947

143

Comunicación entre KEN MCKENZY (fon) de la Embajada Británica y ROBERT en la cuál se habla de una declaración emitida por la radio acerca de la conferencia de prensa realizada en el Ministerio De Relaciones Exteriores. En la misma una persona de orígen británico informó que cualquier solución sería impráctica si la Argentina no se retiraba de la isla. Esta misma persona sugirió a la Embajada Británica que enviara un hombre a las Georgias, pero la Embajada se negó.

ROBERT declara que la mayoría de la prensa es injusta y que NA y DYM han tomado la cuestión desde un punto de vista nacionalista y que no es seguro lo que dicen. Informa que lo que se dijo en la conferencia de prensa mencionada de alguna manera refleja el punto de vista oficial. MCKENZY piensa todo lo contrario y que lo dicho fue para que así se creyera, para demostrar que la Argentina mantiene una posición justa.

ROBERT informa que en un diario británico, un vocero de dicho país dijo que la Gran Bretaña había solicitado una reunión al Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y que PEREZ de CUELLAR va a tratar el tema de la disputa con el Presidente del Consejo de Seguridad en el día de mañana y que en Nueva York se estan tomando medidas para la realización de dicha reunión. Al respecto ROBERT dice que esta es una medida diplomática británica para evitar que los argentinos invadan las islas.

Ambos consignan que esto les sorprende dado que la intervención militar se esperaba para el día de ayer y que tomando como base lo publicado en la prensa, hoy se pensaba en una solución global. Ambos finalizan diciendo que podría tratarse de una medida de distensión.

- - - -

Conversación con la Embajada Británica. Expresa que el arreglo se va a realizar por vía diplomática y se va a tener conocimiento de ello en pocas horas. El interlocutor pregunta si hay mediación de E.E.U.U.. El funcionario de la Embajada contesta que según la prensa el Canciller COSTA MENDEZ dijo al Embajador de E.E.U.U. cual era la situación hasta el momento.

- - - -

1) Mc KENZIE

2) Persona desconocida

1) No hay nueva información. Continúan las relaciones diplomáticas entre el Ministro COSTA MENDEZ y el Embajador.

2) Pide que se le permita dar su impresión. La misma sería que el procedimiento diplomático normal sería resolver este problema dentro de su propio contexto. Pero los argentinos dicen que no es así, que es parte del mismo tema de las Malvinas y quieren que ésto se resuelva dentro del contexto de las Malvinas. Aclara que no sabe si está acertado o no.

1) No sabe si se enteró por informaciones extraoficiales o por los diarios, pero el propósito de las conversaciones diplomáticas es unir las dos posiciones.

2) Manifiesta que están deseosos de terminar.

1) Pero también dicen cosas diferentes de lo que se decía la semana pasada. Sería positivo retroceder 10 días y ver que lo que ellos alegaron a la prensa ha cambiado.

- - - -

1) Mujer de la BBC de Londres

2) Telefonista de la Embajada

2) No se puede comunicar con el Embajador por estar en reunión secreta.

- - - -

1) Ted MOORE

2) Jimmy HILLS

1) Le recuerda que se conocieron ayer en la Embajada.

- - - -

1) Mujer de la BBC de Londres que quiere hablar con el Embajador.

2) Secretaria del Embajador.

2) Informa que el Embajador está ocupado en reunión, le comunica entonces con un señor de la oficina de prensa.

1) Le pregunta a este señor si tiene declaraciones para hacer con respecto a la situación.

145

El mismo contesta que no hay declaraciones, y que las tratativas son a nivel diplomático.

- - - -

Persona desconocida pregunta por KENNETH Mc.KENZIE

- - - -

Conversación entre dos mujeres. Se solicita el número telefónico del Sr. Willy VAN DEW. Una de las interlocutoras, que es la secretaria, le facilita el número de la casa (783-0315) y el de la oficina (74-0726).

- - - -

1) Mujer
2) Hombre
3) Empleada de la Embajada
4) Ataché de prensa

1) Dice a la telefonista que la llamada es de Londres.
2) Pide comunicarse con la Sección Comercial para pedir el Nº telefónico del Sr. DAVIDOFF.
3) Le facilita el Nº de la oficina (243-8021) y el particular (825-2908)
2) Pide con el ataché de prensa.
4) Manifiesta que continúan las tratativas diplomáticas, y no puede informar nada más.
2) Le pregunta si tiene conocimiento de que se están acercando buques a las Islas Malvinas.
4) No sabe nada. Es cuestión de Defensa, contesta.

- - - -

146

CARRETE Nº 1089

1.- JIMMY BURN (fon) con 2.- DAVID TOLOM (fon)

1.- Qué ha pasado esta mañana?

2.- No podemos informar nada.

1.- Inaudible.

2.- Hay mucho viento por la Cancillería. Los principales hombres informan directamente a Londres.

1.- Hay ruptura?

2.- Pienso que ya la hubo.

1.- Inaudible.

2.- No quiero hacer comentarios porque no estoy informado, no soy de Prensa. Sólo soy un espectador de lo que está ocurriendo, no sé lo que puede pasar. Lo que puede hacer es llamar dentro de 20 min.

1.- Inaudible.

2.- Los intercambios diplomáticos continúan.

1.- Qué me puede decir de los americanos, habrá una mediación?

2.- Francamente no sé cuál será la acción de los americanos. Pienso que lo mejor es hablarles y preguntarles.

(se despiden, cortan)

....

1.- JEREMIAS MORGAN (fon) con 2.- KENNETH (fon)

1.- Vio al Embajador?

2.- No pude verlo, está almorzando.

1.- Qué hay de nuevo?

///

147

2.- Por el momento nada.

1.- Qué pasa con la sugerencia de esta mañana, de una decisión dentro de 48 horas?

2.- Seguimos la vía diplomática. Todo el mundo verá las implicancias o no.

1.- Una solución no necesita palabras.

2.- De dónde sacó eso.

1.- Fuente privada. (ininteligible) Noticias Argentinas.

2.- Está muy dudoso que les demos las Malvinas.

(continúa conversación de carácter particular, se despiden, cortan).

....

Form. F. 1037

Estrictamente Secreto y Confidencial

E.A 66

EMBAJADA BRITÁNICA (842)

HORA	FECHA 02 - Abr - 82 - 1 -
0235	2) Llama un señor. 1) Atiende otro señor. (Desde afuera el que llama se nombra como Sr. Gidioska e inquiere por novedades y respuestas exactas de la situación actual y como va a continuar, le contestan desde el control que no puede informar absolutamente nada, sin más cortan) 831.-
	2) Llama un señor . Atiende otro señor. 1) (Ambos no se mencionan) 2) (Realiza un comentario de los hechos ocurridos entre las 23,00 hs. 01,00 hs.). 1) Habrá que esperar el transcurso del día para ver como se desarrollan los acontecimientos... 2) Como piensan que tomaron los ingleses este acontecimiento..? 1) Mire...yo soy un empleado de la Embajada y represento al Gobierno Británico.
	1) Llama un señor de la BBC (fon) 2) Contesta un empleado de la Embajada de Gran Bretaña, MICHAEL (fon). 1) Quiere una entrevista para obtener información acerca de la situación. 2) Yo soy secretario de la embajada. Dice que no puede dar información porque la situación allí es calma, que la gente ha ido a trabajr como en un día normal de trabajo. No tiene ninguna información de importancia, sólo lo ya sabido. No hay signos de hostilidad, todo está tranquilo. No quiere decir nada hasta que no tengan una idea clara de lo que puede suceder. 1) Insiste sobre lo mismo. 2) Repite que todo está tranquilo. No hay nada de valor.
	2) MICHAEL (fon) contesta a otro señor (1) y éste le pregunta sobre información. MICHAEL le contesta que no tiene nada para informar. 2) No hay hostilidades. 1) Están en contacto con la comunidad británica? 2) Estamos en contacto continuo con la comunidad británica. Se dan los consejos que caracterizan a estas circunstancias. Que se mantengan calmos, que no hay que preocuparse, que no se esperan hostilidades. 1) Pregunta si el embajador están en continuo contacto con las autoridades argentinas. 2) Contesta que el embajador está en la Embajada desde muy temprano.

////

1) Pregunta si se está buscando una solución diplomática,
2) Supone que ese es el objetivo de ellos.
1) Qué situación hay en las Malvinas con informaciones directas.
2) No tienen informaciones directas, todo lo que saben es a través de los medios de comunicación argentinos. Se ha llevado a cabo la ocupación, pero según los últimos informes, esa ocupación no ha sido completada. No duda de los informes de los medios de comunicación pero no tiene corroborada dicha ocupación.
1) Le pregunta cuáles serán los próximos pasos a tomar.
2) Contesta que a esa hora no puede contestar a esa pregunta, es algo que están discutiendo.
1) Gracias, adiós.
2) adiós.

1) Llama una mujer y habla con 2) una mujer de la embajada. 2 contesta a todo que sí (a 1) no se le escuhha. 2 dice que se va a comunicar con ANGELA.

1) Llama un señor a la Embajada. Pide hablar con el "consejero" (fon
2) Atiende una mujer y dice que el consejero no está disponible.
1) Dice que quiere informaciones sobre la situación.
2) Le pregunta si es residente.
1) Contesta que está temporariamente por trabajo. Se va el 14 de abril. Se llama MITCHEL (fon).
2) No hay motivo para preocuparse. La policía argentina brinda protección a los británicos. Le pide sus datos personales.
1) Pregunta si hay vuelos.
2) Contesta que Aerolíneas Argentinas no tiene vuelos a Londres, otras compañías sí. Que llamé más tarde para mayor información.
1) Hasta luego.

Hablan dos mujeres brevemente y se despiden.

1) Llama un señor de la Independent Radio News de Londres y pide hablar con el embajador o el agregado. 2) Contesta una mujer. 3) Habla un hombre y no dice quién es.
1) Se presenta de nuevo y le pregunta si él o alguien de la Embajada le puede dar información.
3) Le contesta que sí.
1) Pregunta si las Malvinas han sido invadidas o no.
3) Que no lo puede corroborar, todo lo que sabe es a través de la prensa argentina. Sabe que hubo acción militar argentina sobre lo que los argentinos llaman "Malvinas", para recuperarlas para la Argentina. No tiene información independiente, están trabajando en forma normal.
1) Pregunta si tienen contacto directos con las islas Malvinas.
3) Contesta que no. No hay motivo para que la comunidad británica en la Argentina se preocupe. Está todo controlado. La situación es normal.
1) Pregunta si hubo acciones en las Malvinas.
3) No ha tenido información de contingencias.
1) Pregunta si están ocupadas o no.
3) Que no lo puede decir, es muy temprando, más adelante tendrán más información.
1) Gracias, adiós.

sigue ////

1) Llama una mujer y pide hablar con GEORGE HOPLIS (fon).
2) Contesta una mujer y va a llamarlo. Luego le dicen que no está.
1) Dice que le digan que llamó.

1)Llama una mujer y pide hablar con el señor ROCHARD (fon)
2) Una mujer le contesta que todavía no llegó.
1) Lo llama el señor CHURCH (fon), entonces quiere hablar con JACKSON (fon).
3) JACKSON con 4) CHURCH , del Middland Bank. (fon).

10.00 Siguen conversaciones del mismo tenor: turistas, empleados de empresas británicas, residentes.

- - - - -

Form. F. 1037

Estrictamente Secreto y Confidencial

EA 66

Carrete 957

HORA	FECHA 2-4-82 carrrete anterior 1067
10.25	Se producen llamados de turistas y de empleados de empresas británicas. Todos quieren saber qué tienen que hacer; si los pararán por la calle; cómo está la situación. Desean dejar sus datos personales en la Embajada. También preguntan por personas empleadas en la Embajada y les contestan que todas están en reunión. También comunicaron en la Embajada que el régimen de visitas ha sido suspendido. Una empleada de la Embajada comenta a una amiga que si se cortan las relaciones diplomáticas se quedará sin trabajo. Llama un periodista y desea información sobre la situación en las islas Malvinas, pero de la Embajada le contestan que no saben absolutamente nada. - - - - -

V

Carrete 540.-

Atienden la llamada telefónica en la Embajada Británica. La llamada proviene de Londres y piden hablar con DAVID JONES.

1) Vendrá dentro de 1 hora.
2) No importa, puedo hablar con otra persona?
1) Habla Michael, puedo serle útil?
2) Hola Michael, habla JOHN KEITH, del London Times (?). La noticia especial argentina que ellos tienen es que han estado en contacto con DAVID.
1) Hemos estado en la embajada mucho tiempo esperando un plan para poder contestar eso, si la agencia noticiosa argentina dice que no tenemos medio, no tenemos razón para decir alguna verdad y que estamos mintiendo en la misma fuente.
2) Lo que dice es el control del gobierno con eso.
1) Si....
2) Oh, bien, ese es mi punto.
1) Lo que puedo decir ahora es de fuentes oficiales. Yo vine a la mañana, todo está muy tranquilo como de costumbre. No se habla de nada inusual.

SINTESIS

- - -

Form. F. 1037

6

Estrictamente Secreto y Confidencial

E.A.135

Embajada EEUU

HORA	FECHA 2-04-82
10hs.	Conversación entre el Cap. de Frag. WANGNER de la Cía. Militar Americana(1) con WHITE de la Embajada Americana.

1) Dígale a (sigue un nombre y apellido ininteligible) que estamos buscando el despacho 16-15.

2) Puede ser dentro de 3.45 (?)hs. o más tarde. Necesitamos los mensajes para trabajar en la Embajada. Tenemos que preguntar a la Embajada cuáles son los requerimientos. Tienen notificación sobre los porcentajes(2) de la Fuerza Aérea o ruta aérea que es posible hayan trazado.

A qué hora piensa dejar el hotel?

1) A las 13.45.

2) Dónde es la cita después de eso. Ud. recuerda su mensaje?

1) 6.29.

(Síntesis)

- - -

FUNDACIÓN ISLAS MALVINAS

Fórm. Nº 46

EJEMPLAR Nº 04

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

S.I.D.E. Nº 5775

Buenos Aires, 02 de julio de 1981.-

PARTE DE INFORMACION Nº 182 /81

PARA CONOCIMIENTO DE: JEFE II ICIA. ESTADO MAYOR GENERAL DE LA FUERZA AEREA.

ASUNTO: Fundación de las ISLAS MALVINAS.-

SINTESIS: "Fundación de las Islas FALKLAND para la conservación de la vida animal, restos de naufragios y lugares de intereses históricos".

I.- ORIGENES

Esta fundación fue creada en 1979 como una organización sin fines de lucro. La sede central se encuentra en INGLATERRA donde residen la mayoría de los socios fundadores. También existe un Comité local en Puerto STANLEY.

II.- OBJETIVOS

Según lo expresado públicamente, la Fundación busca en primer lugar asegurar la conservación de la vida silvestre de las islas MALVINAS. Para ello considera que es necesario realizar una investigación profunda de las plantas y animales existentes a fin de establecer su condición actual y características de su habitat; como segundo paso intentaría crear una organización de investigación científica. De acuerdo con lo publicado por la Fundación ya se habría iniciado una investigación biológica preliminar y se estaría analizando la posibilidad de llevar a cabo una investigación arqueológica.

La fundación también se ha propuesto preservar los numerosos restos de naufragios que se encuentran en Puerto STANLEY y en las costas vecinas, así como el cuidado de los sitios de interés histórico.

III.- INTEGRANTES

Presidente: Peter SCOTT
Tesorero Honorario: Peter MOULD
Secretario Honorario: R.S.R. FITTER
Consejero: David MOORE
Socios Fundadores: Harold BENNET
Nigel BONNER
John BROADBENT JONES
Christopher CADBURY

///...

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

PARTE DE INTELIGENCIA Nº

Julian FITTER
Brian FROW
Len HILL
E.W. HUNTER CHRISTIE
Frank MITCHELL
Sir Peter WATKIN WILLIAMS

IV.- Se ha podido establecer que varias de las personas mencionadas también integran otras organizaciones británicas que, motivadas tal vez por intereses económicos propios, obstaculizan y dificultan las negociaciones bilaterales argumentando defender el principio de libre determinación de los habitantes de las islas. Estas organizaciones son:

- Comité de las Islas Falkland (United Kingdom Falkland Islands Committee) UKFIC
- Asociación para la Investigación y el Desarrollo de las Islas Falkland (Falkland Islands Research and Development Association) FIRADA.
- Comité de Pesquerías del Atlántico Sur (South Atlantic Fisheries Committee) SAFC.
- Oficina de las Islas Falkland (Falkland Islands Office) FIO.

V.- <u>Conexiones de los integrantes de la Fundación con las organizaciones británicas citadas:</u>

INTEGRANTES DE LA FUNDACION		LOBBY MALVINENSE EN GRAN BRETAÑA
Peter SCOTT	MIEMBRO	UKFIC
BROADBENT JONES	MIEMBRO	FIRADA-UKFIC
HUNTER CHRISTIE	SECRETARIO	UKFIC
	DIRECTOR	FIRADA
	PRESIDENTE	SAFC
Frank MITCHELL	MIEMBRO	UKFIC
	EDITOR DEL PERIODICO DE	FIO

158

Fórm. Nº 40

EJEMPLAR Nº 6.-

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

S.I.D.E. Nº 665

Buenos Aires, 06 de marzo de 1980.-

PARTE DE INFORMACION Nº 997 /80.-

PARA CONOCIMIENTO DE: SEÑOR JEFE II Icia. ESTADO MAYOR GENERAL DE LA FUERZA AEREA.-

ASUNTO: ISLAS MALVINAS.-

SINTESIS: Fundación FALKLANDS ISLANDS.-

Se ha tomado conocimiento, que figuras británicas estarían en tratativas para formar una sociedad o fundación (FALKLAND ISLANDS), a favor de la conservación de la flora, fauna, recursos no renovables y monumentos históricos en las ISLAS MALVINAS, la que quedaría constituída en el presente mes de marzo. FORD y MERCK aportarían fondos para la fundación.

La primera intención de esta fundación, sería crear un centro de investigaciones científicas en Puerto STANLEY.

El Comodoro B.G. FROW sería uno de los promotores de la fundación, quien a pesar de que representaría los sectores más radicalizados del FALKLAND ISLAND COMMITTEE, mostraría un criterio conciliador pues estaría convencido de la necesidad de la cooperación argentina en el desarrollo de las islas, especialmente en la parte económica y en el área de la pesca en el ATLANTICO SUR; al respecto habría demostrado preocupación por las actividades de terceros países en dicha zona.

También existiría preocupación por parte de la BOSTON DEEP SEA FISHING y BRITISH UNITED TRAWLERS, que controlan el 50% de la pesca de altura del REINO UNIDO, por las mencionadas actividades de terceros países.

VALORIZACION: A-1

S.I.D.E.
325

Sección	Clasif.
[illegible]	784/99
[illegible]	1263/99

JEFATURA II - INTELIGENCIA
DEPARTAMENTO II
DIVISION "G"

RESERVADO



VOLANTE Nº 21/87

AL JEFE DE LA DIVISION "I".

1. Remito al señor Jefe el presente Volante a los fines de adjuntarle para su conocimiento documentación proveniente de la Central Nacional de Inteligencia Nº 12038/02 de fecha 24-ABR-87.-

BUENOS AIRES, 21 de Mayo de 1987.

Vicecomodoro CARLOS ALBERTO BURGE
Jefe División "G"

dod

1º Ten. JUAN Pedro Alonso
Jefe Div. "G" acc

SIDE

EXPTE 1.894.268
CNI 12038/02
24-4-87

PARA USO EXCLUSIVO DE ESE ORGANISMO
PARTE DE INTELIGENCIA Nº
SE SOLICITA SU DIFUSION.

PARA CONOCIMIENTO DE: S.B/LAS M.

1- Ver si hay mérito p/P.Inf.
2- Copia a la DIV-I.

ASUNTO: IAE - MALVINAS

SINTESIS: FUNDACION ISLAS MALVINAS EN LA INTEGRACION DE LAS PROBLEMATICAS LATINOAMERICANAS E INTERNACIONALES (FIMIPLI)

Introducción:

Se tiene conocimiento que la Asociación de referencia, constituída legalmente el 10SET86 en la Ciudad de CARACAS (VENEZUELA) en carácter de entidad civil sin fines de lucro e integrada por personas que estarían relacionadas o pertenecerían a organizaciones pro-comunistas, habría programado y realizado actividades que se hallan escasamente vinculadas con la problemática en torno a MALVINAS.

Desarrollo:

En efecto, según surge del articulado del Estatuto de dicha Fundación, los objetivos generales y particulares planteados tienden a:

1) Promover la cultura política y la investigación social a través de proyectos de apoyo y asesoramiento, centrados en los problemas que afectan a las regiones latinoamericanas e internacionales, entre otros:

   1.1 Islas MALVINAS

   1.2 Obra Bolivariana

   1.3 Colonialismo Económico

   1.4 Colonialismo Territorial

   1.5 Derechos Humanos

   1.6 Democracia

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

PARTE DE INTELIGENCIA Nº

2) Basar a la Organización y su actividad en los siguientes conceptos: "LIBERTAD, VERDAD E INTEGRACION".

En orden a la problemática de las Islas MALVINAS, el Artículo 4º del citado Estatuto puntualiza que "tenderá a mantener vigente el tema referido a la recuperación de las mismas, como solución global a una AMERICA LATINA integrada y con derecho absoluto sobre sus zonas territoriales". Cabe destacar que la cuestión MALVINAS es la única mencionada explícitamente en el texto, sin perjuicio del carácter genérico de los conflictos que tendría como propósito investigar la Organización, circunstancia ésta que fuera igualmente destacada en la carta remitida por la Presidente de FIMIPLI -Stella Maris SALCEDO (de nacionalidad argentina)- al Embajador Argentino en VENEZUELA (20NOV86).

Ahora bien, en lo que respecta a las actividades programadas por la Asociación, se llevarían a cabo en base a la organización de equipos de estudio, realización de seminarios, cursos, conferencias, foros, congresos y debates, así como a través de los MCS. A efectos de materializar las mismas, se considera "patrimonio de la Fundación" las cuotas y contribuciones de sus miembros, donaciones y beneficios devengados de las referidas actividades. En éste orden, habría sido solicitado a la Cancillería Argentina en VENEZUELA, apoyo económico en carácter de contribución a un propósito que hace al interés nacional.

Sin perjuicio de lo expuesto, merece consideración el hecho que en su presentación formal, la Fundación ISLAS MALVINAS anunció la realización de un foro sobre "Violaciones y Crímenes en contra de la Paz", a realizarse el 24NOV86 en la Universidad Central de VENEZUELA.

Entre las Asociaciones que habrían participado del mismo, caben destacarse: ORGANIZACION DE MILITARES POR LA DEMOCRACIA, LA INTEGRACION Y LA LIBERTAD DE AMERICA LATINA Y EL CARIBE; FUNDALATIN; FUNDACION GUAL Y ESPAÑA; COMITE DE SOLIDARIDAD INTERNACIONAL; FRENTE CONTINENTAL DE MUJERES CONTRA LA INTERVENCION; TRIBUNAL ANTIIMPERIALISTA DE NUESTRA AMERICA; INSTITUTO VENEZOLANO-CUBANO DE AMISTAD Y SOCIEDAD DE AMISTAD CON LA REPUBLICA DEMOCRATICA ALEMANA.

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

PARTE DE INTELIGENCIA Nº

Conclusiones:

Se observa que a pesar de su denominación, los propósitos reales y actividades concretas de FIMIPLI podrían ser diferentes a quellos que incumben a la problemática argentino-británica en sí misma.

Abonan esta hipótesis, no sólo lo expuesto en el desarrollo sino la circunstancia que ninguna de las Asociaciones que asistieron al Foro inaugural de la Fundación, se hallarían vinculadas a organizaciones nacionales o extranjeras promotoras del tratamiento de la cuestión MALVINAS.

163

INVERSIONES DE GRAN BRETAÑA en MALVINAS

FUERZA AEREA ARGENTINA
ESTADO MAYOR GENERAL
JEFATURA II - INTELIGENCIA
SIFA

BUENOS AIRES, 29 de septiembre de 1983

PARTE DE INFORMACION Nº A 029/83

PARA CONOCIMIENTO DEL: JEFE II - ICIA (Dto EXTERIOR)

PRODUCIDO POR: S.I.F.A.

ASUNTO: Instalación de radares en Malvinas.

1. Dos radares PLESSEY AR3D de vigilancia serán colocados por el Ministerio de Defensa británico en las Islas Malvinas, a fin de proveer a la guarnición local de un sistema de control de tráfico y alerta, contra futuros ataques argentinos.

2. Los radares tridimensionales, pueden ser heliportados y serán instalados uno en cada isla principal del archipiélago. El fabricante, ya hizo entrega de la primera unidad que será ubicada en la Gran Malvina; se estima que la segunda unidad será entregada en breve.

3. Con 270 MN de alcance, las antenas parabólicas-circulares de los equipos operan en las bandas "E" y "F" con presentación mecánica en azimut y electrónica en elevación. Cuentan cón lóbulos laterales de -36 dB en el sector inferior (5º-15º) y -48 dB en el sector superior (15º-90º). Un transmisor coherente bietapa proporciona la energía de señal a un amplificador de banda amplia de 200 MHz.

4. La potencia de cresta es ligeramente superior a 1 mW, con una potencia de operación de 10 kW y una frecuencia de repetición de pulsos de 250 por segundo; por lo tanto, la combinación de ambos sistemas, será lo adecuado para lo que se tenía projectado al respecto, (según requerimientos del Ministerio de Defensa).

ORIGEN: DEFENSE ELECTRONICS (USA), Septiembre 1983, Vol 15 Nº 9

Fotocopia: DIV "D"

D NAVA

B - X M 1

FUERZA AEREA ARGENTINA
ESTADO MAYOR GENERAL
JEFATURA II - INTELIGENCIA
SIFA - Fotocopia entregado Div. "D"

BUENOS AIRES, 20 de septiembre de 1983

PARTE DE INFORMACION Nº A 024/83

PARA CONOCIMIENTO DEL: JEFE II - ICIA (Dto Exterior)

PRODUCIDO POR: S.I.F.A.

ASUNTO: Novedades de la Real Fuerza Aérea inglesa.

1. La idea de realizar el mantenimiento a nivel de "segundo escalón" de los helicópteros BOEING CHINOOK H.C.Mkl en Puerto Argentino, ha sido concretada por la RAF, con la llegada del primer contingente de personal técnico, al mando del Ten de Vuelo Fred TAYLOR, en MAY-83.

2. Luego de haber recibido las herramientas y material necesario a mediados de JUL-83, las tareas de mantenimiento menor se iniciaron el 10-AGO-83, unos días antes de lo planeado. En el ínterin, los técnicos se dedicaron a organizar el stock de repuestos, la construcción de edificaciones para taller y casino y distribución de herramientas.

3. Trabajando actualmente a plena capacidad, la Unidad de Servicio de Helicópteros tiene planeado la puesta en servicio de una nueva máquina que habría arribado a Islas Malvinas a principios del mes en curso y se ha fijado como meta próxima, la inspección menor de los SEA KING destacados en ese destino.

4. Se adjunta como ANEXO 1, fotografía del personal técnico en el AD Puerto Argentino.

ORIGEN: RAF NEWS 9-SEP-83

5. Habiendo recibido un pedido del Ministerio de Defensa inglés por valor de £ 100M, la firma MARCONI SPACE & DEFENSE SYSTEMS ha encarado la tarea de proveer a la RAF, para sus aviones Harrier GR.3, un equipo de contramedidas electrónicas para ser instalado internamente.

CONTI///

168

6. El sistema, conocido como ZEUS, consta de un receptor de alertas radáricas y una unidad multimodo de interferencia electrónica, capaz de interceptar, identificar e interferir una amplia variedad de frecuencias de radar, como ser las de los equipos de vigilancia, control de fuego, control de artillería y del tipo Al.

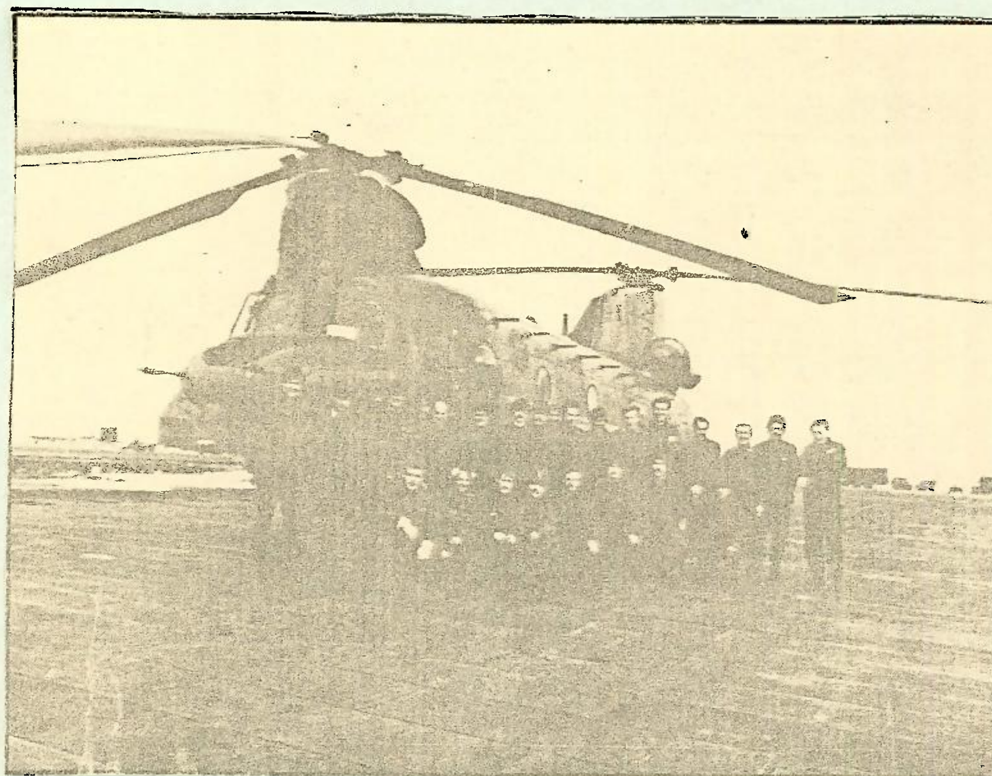
7. Actuando como contratista principal, MARCONI es responsable del diseño e integración del sistema integrado por módulos que incluyen el receptor de alertas y un procesador digital. Como subcontratista actuará la firma NORTHROP, quien se encuentra desarrollando equipos similares con destino a los aviones F-15 de la USAF y los bombarderos prototipos B-1B de la ROCKWELL.

ORIGEN: MARCONI PRESS INFORMATION 5-SEP-83

Recibí Fotocopia
22-9-83

JD 16 G.A. BERASTEGUI

★ RAF STANLEY ★



B-X M 1

S.I.D.E. Nº 10649

Form. Nº 46

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

- Fotocopia entregada D.I.V. "D" -

Buenos Aires, 09 de noviembre de 1983

PARTE DE INFORMACION Nº 322

PARA CONOCIMIENTO DE: SEÑOR JEFE II INTELIGENCIA DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA FUERZA AEREA.

ASUNTO: MALVINAS

SINTESIS: Construcción del nuevo aeropuerto

En EAST COVE, lugar donde los británicos emplazaron el muelle de desembarco del personal, material y equipos para la construcción del nuevo aeropuerto en MONTE PLEASANT, ya comenzaron las tareas de descarga del ferry convertido MV "ENGLAND" y del carguero "MERCHANT PROVIDENCE".

El consorcio interviniente en la construcción, el día 30OCT83, movió la primera tierra de las MALVINAS del proyecto de dos años y medio a tres de duración, un bulldozer efectuó trabajos a fin de mejorar la inclinación desde la plaza hasta la tierra seca.

En esa cabeza de playa los contratistas construirán un campamento prefabricado, mientras que handispuesto que el carguero permanezca en EAST COVE durante tres años al cual se le anexó un muelle flotante y gran cantidad de anclas para que funcione como amarre para otros buques.

La próxima etapa es la construcción de un camino desde EAST COVE al aeropuerto y luego la construcción de un campamento permanente para los trabajadores que albergaría hasta 1400 personas y finalmente en ABR84, los bulldozer y las cavadoras volcarían su atención al aeropuerto mismo.

El gerente de administración y del personal del consorcio, Eric SANT, adelantó que el trabajo de construcción del futuro aeropuerto estará terminado para MAY86. No habría formulado ninguna apreciación sobre que exista problemas con el "Factor FALKLANDS", mal tiempo en invierno y difíciles comunicaciones.

VALORIZACION: A-2

S.I.D.E. 3261	
Rúbrica	Código
5269	4/52
5142	9/89
5305	1/66
5085	7/37
2001	9/42

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

PARTE DE INFORMACION Nº

DISTRIBUIDOR:
Ejemplar Nº 01: JEFATURA 2 ICIA EMC
Ejemplar Nº 02: JEFATURA II ICIA EMGE
Ejemplar Nº 03: JEFATURA ICIA EMGA
Ejemplar Nº 04: JEFATURA II ICIA EMGFA
Ejemplar Nº 05: ARCHIVO "326.1"

Recibí Fotocopias SAB 6.A. BERASTEGUI
Div. "D". 11-11-83

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

fotoc. DIV D
AEROPUERTO MALVINAS

~~XXXXXXXXXXXXX~~
SECRETO
XXXXXXXXXXXXXXX

JEFATURA DE INTELIGENCIA

Buenos Aires, 18 *de* agosto *de 198*3.

INFORMATIVO PARA: SEÑOR JEFE II ICIA. DEL EMFA.

JEIN,IM4,3 Nº 234"ESC"/ 83. Ejemplar Nº 07

ORIGEN: JEFATURA DE INTELIGENCIA.

ASUNTO: MALVINAS: construcción del nuevo aeropuerto.

La construcción del nuevo aeropuerto en MALVINAS comenzará a fines de setiembre próximo. El mismo constará de dos pistas, instalaciones de combustibles, hangares, galpones para reparaciones y almacenaje, y alojamiento para el personal de la RAF. Estará emplazado en PUNTA AGRADABLE, a 40 km. al oeste de PUERTO ARGENTINO.

Los trabajos previos comenzarán en el mes en curso, ya que un grupo de geólogos e investigadores harán las tareas preliminares en el lugar del aeropuerto, posteriormente llegarán el mayor contingente de hombres que realizará la obra y materiales necesarios.

La obra se iniciará con la construcción de un camino de ripio de 3 kms. que servirá de acceso a PUNTA AGRADABLE de EAST COVE. En este lugar se preparará un desembarcadero, formado por un buque anclado con un puente Bayle.

Los equipos necesarios para la construcción de la obra, serán trasladados del REINO UNIDO el mes próximo y estarían compuestos por bulldozers (palas mecánicas), grúas, excavadoras y camiones.

Se instalará en el lugar una planta para el tratamiento de agua y el alojamiento del personal afectado a la misma estará compuesto por unidades prefabricadas hasta que se finalicen las de carácter permanente.

El consorcio que tendrá a cargo la construcción del aeropuerto está compuesto por las empresas LAING, MOWLEM y ROADSTONE y el contrato acordado con el gobierno británico es del orden de los 115.000.000 de libras esterlinas.

VALOR DE LA INFORMACION: B-2.

///

LA DIVULGACION DE LA INFORMACION QUE SE PROVEE ESTA PENADA POR LOS ARTICULOS 634-636-772 y 780, DEL CODIGO DE JUSTICIA MILITAR Y ARTICULOS 10 Y 11, DEL DECRETO LEY 788/63. QUEDA PROHIBIDA LA REPRODUCCION TOTAL O PARCIAL DE LA PRESENTE INFORMACION, A MENOS QUE LA AUTORIDAD ORIGINARIA LO AUTORICE EXPRESAMENTE.

DEVOLVER SIN NOTA A LA JEIN CUANDO DEJE DE SER DE INTERES.

Recibí fotocopia

Ejecución
20-AGO-83

175

DISTRIBUCION: Ej.01:COAR - Ej.02:EMGA - Ej.03:COOP - Ej.04: JEOP - Ej.05:EMCO - Ej.06:JEF.II.ICIA.EMGE - Ej.07: JEF.II. ICIA.EMFA - Ej.08: SIDE - Ej.09: DIRE - Ejs.10 y 11 Archivo JEIN (Sec. 3 y Desp. "B").



JUAN ALBERTO IGLESIA
CONTRAALMIRANTE
JEFE DE INTELIGENCIA DEL EMGA

ESTRICTAMENTE SECRETO y CONFIDENCIAL
FUERZA AEREA E.M.G. FAA II - I.G.I.V.
Nº. 152.528 Cde.: Folo:
ENTRO 19 AGO 1983 SALIO

S.I.D.E. Nº 10242 DIV D. y C X M. Fórm. Nº 46

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

Buenos Aires, 22 de setiembre de 1983

PARTE DE INFORMACION Nº 246

PARA CONOCIMIENTO DEL SEÑOR JEFE II INTELIGENCIA DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA FUERZA AEREA.

ASUNTO: Trituradoras de roca para el aeropuerto de LAS MALVINAS.

SINTESIS:

Dos máquinas para aplastar y separar rocas estarán pronto en camino hacia LAS MALVINAS, como parte del equipo que suministrará GRAN BRETAÑA para el proyecto del nuevo aeropuerto MONTE PLEASANT. Las máquinas son suministradas por MINING MACHINERY DEVELOPMENT OF SOMERCOTFS (MMD), que enviará un ingeniero de mantenimiento.

La primera tarea será la de proporcionar mezcla para los terraplenes y un puente a ser construido en EAST COVE INLET, en donde desembarcará todo el equipo para el futuro aeropuerto. Posteriormente operarán en el Monte PLEASANT, a 25 millas del PUERTO STANLEY, suministrando mezcla para la construcción de pistas de aterrizaje y carreteo para el aeropuerto.

Las máquinas al operar en su total capacidad pueden producir varios cientos de toneladas de mezcla por hora. Cada máquina tiene un transportador de acumulación de reservas accionado hidráulicamente e incorporado a ella.

El pedido de las dos máquinas fue realizado a MMD por el consorcio LAING MOWLEM ARC que tiene el principal contrato de construir el aeropuerto por 215 millones de libras esterlinas.

VALORIZACION: A-2

S.I.D.E. 324	
Rúbrica	Código
51429/89	
53081/66	

A.G. DIVATA
3 OCT 83

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

PARTE DE INFORMACION Nº

DISTRIBUIDOR

Ejemplar Nº 01: JEFATURA 2 ICIA DEL ESTADO MAYOR CONJUNTO
Ejemplar Nº 02: JEFATURA II ICIA DEL ESTADO MAYOR GENERAL DEL EJERCITO
Ejemplar Nº 03: JEFATURA 2 ICIA DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
Ejemplar Nº 04: JEFATURA II ICIA DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA FUERZA AEREA
Ejemplar Nº 05: DIRE [illegible]
Ejemplar Nº 06 y 07: ARCHIVO

179

INGLATERRA CONSTRUIRA UN NUEVO CAMPO DE AVIACION ESTRATEGICO EN LAS FALKLAND

Londres (UPI) - El Secretario de Defensa Michael Heseltine dijo el lunes que se construirá un campo de aviación estratégico en las Falkland, otra señal de la determinación inglesa de garantizar la seguridad de las islas.
El campo de aviación en Monte Pleasant costará un total de 215 millones de libras (U$S 344 millones) y será finalizado a principios de 1986, dijo Heseltine a la Cámara de los Comunes.
"El gobierno cree que la defensa de las islas Falkland, el apoyo a la guarnición y su refuerzo en caso de emergencia dependen del mejoramiento y la existencia de facilidades de aterrizaje", dijo Heseltine.
Inglaterra ha mantenido una guarnición en las Falkland desde que las islas fueron recuperadas de Argentina el pasado junio.
El aeropuerto en Stanley tiene una sola pista, y está limitada en longitud y peso. El nuevo campo de aviación estará capacitado para soportar aviones de mayor tamaño.
El gobierno de la Primera Ministra Margaret Thatcher examinó "Las Alternativas de mejorar el RAF de Stanley o de construir un nuevo aeropuerto en campo abierto en Monte Pleasant entre Stanley y Darwin".
"Hemos decidido que el camino correcto a seguir es construir en Monte Pleasant", dijo Heseltine. "Es menos costoso, incluyendo aún el valor de un camino entre el monte y Stanley, y más factible que no atraviese por demoras o interrupciones imprevistas durante la construcción de la obra".
Dijo que el uso del aeropuerto de Stanley no sería limitado mientras que se construye el nuevo campo de aviación.
"Creo que este comunicado será generalmente bien recibido tanto en el Parlamento como en las Falkland, y será tomado como una nueva señal de la determinación de garantizar la seguridad de las islas,"dijo Heseltine.

13-ABR-83 EL MERCURIO

Aeropuerto en las Malvinas

Noticias procedentes de Londres y de Puerto Stanley informan que se está ya erigiendo una poderosa estación de radar en una cumbre de las Malvinas, que vigilará, según parece, los cielos de Sudamérica, la Antártida y las aguas del Atlántico sur.

Las autoridades inglesas han guardado silencio sobre la naturaleza y funciones de la futura estación de radar, pero han asegurado que es de vital importancia no sólo para la defensa de las Malvinas sino aun para la OTAN.

Junto con esta información, el rotativo londinense "The Guardian" ha publicado un artículo en que se afirma que el Gobierno británico ha acordado construir, con carácter de urgencia, un moderno aeropuerto internacional en Puerto Stanley o cerca de él.

Se dice que las obras se iniciarán en septiembre, al comienzo de la primavera del hemisferio sur, y que los contratos para la construcción se firmarán próximamente.

Se argumenta que el aeropuerto es indispensable, porque la actual pista de aterrizaje no puede recibir aviones de gran tamaño.

En vista de la tirantez de relaciones existentes entre Gran Bretaña y Argentina como consecuencia del reciente conflicto, los abastecimientos para las Malvinas y las otras posesiones insulares británicas deben venir de Gran Bretaña, ya que los países sudamericanos se niegan a proporcionar esa ayuda por temor de disgustar al Gobierno argentino.

Además, para la defensa del archipiélago es indispensable la aviación, como quedó demostrado en la "guerra de abril".

Los cálculos hechos con respecto al costo del futuro aeropuerto dan la suma de 800 millones de libras esterlinas, o sea, más de mil 100 millones de dólares, cifra que supera lo que se gastó en la guerra de abril que, según lo que informó la Primera Ministra Margaret Thatcher al Parlamento en octubre pasado, ascendió a 700 millones de libras esterlinas.

Este proyecto de aeropuerto ha encontrado una fuerte resistencia entre algunos legisladores del Partido Laborista, que aseguran que ello pondrá una "lápida" a un futuro intento de negociación con Argentina sobre el futuro de las Malvinas. Además, se cree que la instalación de un aeropuerto "de guerra" vecino a las costas sudamericanas podría ser considerada como una provocación.

La idea de la construcción de un gran aeropuerto en las Malvinas no es nueva. En efecto, ya se había mencionado en algunos círculos durante el conflicto armado anglo-argentino como una solución para el futuro. Ella consiste en convertir a las Malvinas en un bastión militar para la defensa del Atlántico sur y el paso Drake, de vital importancia para las comunicaciones entre los océanos Atlántico y Pacífico, sobre todo si pudiera inutilizarse el canal de Panamá.

Un estudio de ésta o parecida naturaleza no podría proyectarse sin la participación activa de Argentina y sin arreglar previamente el futuro de las Malvinas. Ello [illegible]aría, también, dentro del marco de de[illegible] del cono sur, del que no podría estar a[illegible] Chile.

Fcia.
26.718

05 Ab 83

DE: MALVINAS

A : LONDRES

1.- AERROPUERTO EN MALVINAS

"El comisionado civil Rex Hunt dijo hoy que espera que los tra-
"bajos del nuevo aeropuesto en las Islas podrían comenzar en se
"tiembre.

"El sitio favorito aquí sería cerca de Fitz Roy, más o menos 16
"millas de Pto. Argentino.

"El lugar, el Monte Peasant, tiene buena base y hay gran cantidad
"de piedra cercana.

"La decisión de hacer un aeropuesto en ese lugar sería aceptado
"por la mayoría de los Isleños.

"Sería una confirmación del gobierno, de permanecer en las Islas.

"Será necesario una fuerza de 500 trabajadores para construír el
"aeropuesto.

"Se estima que llevará de 2 a 3 años construírlo. Además debe cons
"truírse una nueva carretera desde Pto. Argentino hasta las Lomas
"de March.

"Los contratistas ya han estado en la Isla mirando los lugares posi
"bles y se sabe que por lo menos 6 firmas británicas presentarán
"sus propuestas. El contrato será atendido por el Ministerio de De-
"fensa.

"El lugar -Lomas de March" es tierra de propiedad de la Cía. Falkland
"y está ubicada a 7 millas de Fitz Roy donde viven unas 15 familias.

"Se piensa construír 2 pistas: una para jets militar y otra para uso
"civil".

183

26.719

05-Ab 83

DE: MALVINAS

Para: Londres

Para Prensa: "Reacción por el nuevo aeropuerto"

"El Comisionado Civil Rex Hunt dijo anoche que la decisión sobre un nuevo aeropuerto, reaseguraría a los Isleños, como nada lo ha hecho desde la visita de Doña Thacher, que Inglaterra tiene un firme compromiso con ellos.

"Preguntado, si ello debía ser tomado como prueba que Inglaterra estaba en las Islas Malvinas, para siempre, dijo: "sí".

"Preguntado, sobre la posibilidas de cambios en el Gobierno del Reino Unido durante este año, dijo: "Creo que tendremos que decidir si podemos asegurar la defensa de estas Islas. Y si lo vamos a hacer, debemos tener un aeropuerto estratégico.

"De acuerdo con las noticias del Diario "El Guardián", Dña Thacher se postulará para las elecciones generales en Octubre, y desea no solamente la asignación de los fondos, sino el comienzo de los trabajos antes de esa fecha.

. . . .

Recibí Fotocopia
22-9-83

IN 16 G.A. IRRASTEGUI

185

EMBAJADA ARGENTINA
EN EL URUGUAY
AGREGADO AERONAUTICO

SECRETO

Recibido Div. B.

AEROPUERTO MALVINAS.

PARTE DE INFORMACION Nº 46/83

PARA INFORMACION DE: Jefatura II - Inteligencia

ASUNTO: Información de obra del nuevo Aeropuerto en Malvinas.

TEXTO: Se adjunta información periodística referente a la construcción del nuevo Aeropuerto estratégico en Malvinas.

MONTEVIDEO, 10 de agosto de 1983



Comodoro LUIS GRANDE
Agregado Aeronáutico Embajada Argentina

EMBAJADA ARGENTINA
EN EL URUGUAY
AGREGADO AERONAUTICO

SECRETO

P. INF 46/83

LA MAÑANA 10 de agosto de 1983

En setiembre se inician las obras del nuevo aeropuerto

LONDRES. (LPS).- Las obras de construcción correspondientes al nuevo aeropuerto estratégico de las Islas Falkland comenzarán a fines de setiembre. En el curso de agosto se trasladará por avión un equipo de avanzada de geólogos y agrimensores, quienes realizarán trabajos preliminares en el terreno del futuro aeropuerto, sito en Mount Pleasant, unos 30 kilómetros al Oeste de Puerto Stanley.

A dichos técnicos les seguirá el primer despacho importante de hombres, máquinas y materiales, que partirá de Gran Bretaña a principios de setiembre. El contrato para la construcción del aeropuerto, valorado en 215 millones de libras esterlinas, ha sido adjudicado por el Gobierno británico al consorcio empresario de Laig, Mowlem, Amet, Roadstone Construction. La licitación cubre la construcción de dos pistas de aterrizaje, instalaciones para depósito de combustible, hangar, talleres, almacenes y alojamientos para el personal de la Real Fuerza Aérea.

Una de las primeras tareas que acometerá la fuerza laboral consistirá en proveer acceso al terreno de Mount Plesant desde East Cove, la ensenada a ocho kilómetros de distancia donde todo el equipo y materiales de construcción serán desembarcados. Se construirá una escollera de piedra hacia el muelle de East Cove, el cual se formará mediante un buque fondeado y un puente Bailey para salvar la brecha entre el buque y la escollera. Además, se construirá un nuevo camino entre East Cove y el solar del aeropuerto.

187

SUDAFRICA:
RR.EE

06-JUL-83

Apoyo para la construcción pista MLV

SUDAFRICA 6-7-83

''THE CAPE TIMES'' EDICION DE HOY, REPRODUCE INFORMACION DE SU CORRESPONSAL EN LONDRES SOBRE EL PLAN, PARA LA CONSTRUCCION DE UN AEROPUERTO EN LAS ISLAS MALVINAS.

''EL CONSORCIO DE EMPRESAS CONSTRUCTORAS BRITANICAS QUE DISPONDRIAN DEL USO DE SUDAFRICA COMO PUNTO DE APOYO, PARA LA CONSTRUCCION DE UN AEROPUERTO ESTRATEGICO A UN COSTO APROXIMADO DE 370 MILLONES DE RANDS, YA HA INICIALADO EL CONTRATO CON EL GOBIERNO BRITANICO, PERO NO MUESTRA NINGUNA DISPOSICION PARA DAR A CONOCER DETALLES SOBRE SU PLANIFICACION Y LA COMPRENSION EN LA MISMA DE LAS FACILIDADES QUE IMPORTARIA EL USO DEL TERRITORIO SUDAFRICANO.''

''EL CONSORCIO -LAING, MOWLEM, AMEY ROAD STONE- EMPLEARIAN EL PUERTO Y EL AEROPUERTO DE CIUDAD DEL CABO, PARA EL TRANSLADO DE PERSONAL Y DE MATERIALES A LAS ''ISLAS FALKLAND''.''

''LOS MIEMBROS DEL DIRECTORIO DEL CONSORCIO NO REVELAN DETALLES ACERCA DE LA OPERACION, PERO SU CONTRATO CON EL MINISTERIO DE DEFENSA BRITANICO NO DESCARTARIA LA ADQUISICION DE MATERIALES Y EQUIPOS EN SUDAFRICA.''

''EL CONTRATO ESTABLECE QUE EL AGUA FRESCA, LA ARENA, Y OTROS AGREGADOS DEBERAN SER ENCONTRADOS EN LAS ''FALKLANDS'' Y QUE CUALQUIER OTRO TIPO DE MATERIALES Y EQUIPOS Y PLANTAS DEBEN SER ADQUIRIDOS EN GRAN BRETAÑA, A NO SER QUE ELLO SEA IMPRACTICABLE O ANTIECONOMICO''.

''LAS OPRACIONES EN LAS''FALKLANDS'' DEBERAN DAR COMIENZO EN OCTUBRE DEL CORRIENTE AÑO, LA PISTA MAYOR DEBERA INAUGURARSE EN ABRIL DE 1985 Y TODO EL AEROPUERTO EN FEBRERO DE1986.''

''EL PRIMER MINISTRO SRA. M. THATCHER DEFENDIO FIRMEMENTE LOS DERECHOS DEL CONSORCIO AL USO DE SUDAFRICA COMO ETAPA PARA OPERAR''.

''ALGUNOS DE LOS POLITICOS TORYS SOLICITAN DE LA SRA. THATCHER QUE CONTEMPLE LA POSIBILIDAD DE UNA AASOCIACION PERMANENTE CON SUDAFRICA EXTENSIVA AL USO POR LA MARINA BRITANICA DE LA BASE NAVAL DE SIMONSTOWN''.

'' EN ALGUNOS CIRCULOS OPOSITORES SE CREE QUE ESTE PODRIA SER EL PRIMER PASO DADO POR EL GOBIERNO TORY PARA CONVENIR UN NUEVO ACUERDO DE DEFENSA EXTENSIVO AL ATLANTICO SUR Y BASADO EN LA COOPERACION CON EL GOBIERNO SUDAFRICANO.

O. y M. Nº 184
2.700 R. - 6-79

Van Bendes Sudáfrica. Favor me traiga p Ercial para alertar a la Superioridad como esta influyendo Ingla terra en Sudafrika en contra Nuest

S.I.D.E. Nº 7672

Fórm. Nº 46

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

Ejemplar Nº 04

Buenos Aires, 15 *de* julio *de* 1983

PARTE DE INFORMACION Nº 182

PARA CONOCIMIENTO DE: JEFE II ICIA. DEL EMGFA

ASUNTO: GRAN BRETAÑA-MALVINAS.

SINTESIS: Apertura de un banco privado en las Islas MALVINAS.

Se ha tomado conocimiento, por declaraciones del gerente del "STANDARD CHARTERED BANK" (SCB) en las Islas MALVINAS, A. MITCHELL, de la apertura de una sucursal de este banco en las islas.

Ya se habría alquilado el terreno al Gobierno local por un largo período y a fin del corriente año se comenzaría a construir el edificio. La empresa encargada sería James BREWSTER y Asociados S.A., la que actualmente se encuentra instalando 54 casas prefabricadas.

El nuevo banco sería nombrado "banco oficial" y tomaría todos los negocios del Banco de Ahorro del Gobierno, que ha utilizado la población hasta el momento.

Las autoridades militares utilizarían libremente las facilidades bancarias mientras que el Presidente de COALITE GROUP, Ted NEEDHAM, abriría una cuenta representando a la casa matriz de la Compañía de las Islas MALVINAS (FIC).

Por otra parte, el SCB ha comprado una moderna y lujosa casa en Puerto STANLEY. Allí ofrecerían una gran variedad de servicios que antes no eran posibles; cuentas corrientes, cuentas de depósito de ahorro y cuentas con depósito fijo, remitos en divisas extranjeras, transferencias de dinero por telégrafo y correspondencia, cheques de viajeros en libras esterlinas y dólares estadounidenses.

Se darían facilidades de préstamos para la compra y construcción de propiedades -hasta ahora el Gobierno local ha-

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

PARTE DE INFORMACION Nº

bía otorgado una cantidad limitada para préstamos privados-.

Por último, el Sr. MITCHELL agregó que esperaba tomar a un subgerente y por lo menos a dos mujeres inglesas, sin descartar al personal de las islas. Los salarios se ajustarían según la jerarquía y el banco les daría a los isleños perspectivas de carreras importantes. Todo esto habría tenido amplia repercusión.

VALORIZACION: B-2

S.I.D.E.
324

Rúbrica	Código
Pat	53527/92
[illegible]	53385/2
[illegible]	20019/42

DISTRIBUIDOR

Ejemplar Nº 01: JEFATURA 2 ICIA DEL ESTADO MAYOR CONJUNTO
Ejemplar Nº 02: JEFATURA II ICIA DEL ESTADO MAYOR GENERAL DEL EJERCITO
Ejemplar Nº 03: JEFATURA ICIA DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
Ejemplar Nº 04: JEFATURA II ICIA DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA FUERZA AEREA
Ejemplar Nº 05: DIRECTOR DE INFORMACIONES DEL MINISTERIO DE RR.EE. Y CULTO.

S.I.D.E. Nº 7673

Fórm. Nº 46

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

Ejemplar Nº: 04

Buenos Aires, 15 *de* julio *de* 1983

PARTE DE INFORMACION Nº 183

PARA CONOCIMIENTO DE: **SEÑOR JEFE II ICIA DEL EMGFA.**

ASUNTO: GRAN BRETAÑA - MALVINAS

SINTESIS: Utilización en MALVINAS de la línea aérea civil local por parte de las tropas británicas a fin de reducir costos.

Actualmente el Ministerio de Defensa británico (responsable de los asuntos militares de las Islas MALVINAS) está utilizando la línea aérea civil local, dependiente del Servicio Aéreo del Gobierno de las Islas Falkland (FIGAS), para el transporte de tropas entre los distintos destacamentos en las islas y PUERTO ARGENTINO.

El avión empleado para esta tarea en el "Islander", que habitualmente transporta 20 personas por vuelo, con una periodicidad de 2 viajes cada 10 días.

El Director de FIGAS, Gerald CHEEK, ha manifestado que el gobierno local cobra 1.300 libras por vuelo lo que significaría, en el período considerado de 10 días, un ahorro de 18.000 libras aproximadamente para el Ministerio de Defensa ya que el empleo de un helicóptero CHINOOK costaría alrededor de 20.000 libras.

CHEEK expresó, asimismo, que estaba presionando al gobierno local para que comprara aviones de pasajeros con mayor cantidad de plazas, con lo que aumentarían las posibilidades de su utilización por parte de las fuerzas militares.

El Ministerio de Defensa, por su parte, parece estar interesado en la compra de aviones de alas fijas para su propio uso, dado el costo que implica la utilización de helicópteros. El "Sky Van" fue mencionado como el avión que reúne las condiciones necesarias para operar con éxito en las islas.

Fórm. Nº 46 A

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

INFORMACION
PARTE DE ~~INTELIGENCIA~~ Nº

No obstante existe un obstáculo que tendría que ser superado, especialmente en invierno, respecto del empleo del "Islander" o de algún otro avión similar para el transporte de tropas: actualmente los aterrizajes se están realizando sobre pistas de césped preparadas por los campesinos locales con tractores, las que prácticamente quedan inutilizadas en invierno.

En el caso de que se decidiera el uso de un avión más grande que el "Islander" el Ministerio de Defensa tendría que prever la construcción de una pista en base a planchas perforadas de acero.

VALORIZACION: B-3.

S.I.D.E.
324

Rúbrica	Código
4 3	3 75/4

DISTRIBUIDOR

Ejemplar Nº 1: SR. JEFE 2 ICIA. DEL EMC.
Ejemplar Nº 2: SR. JEFE II ICIA. DEL EMGE.
Ejemplar Nº 3: SR. JEFE ICIA. DEL EMGA.
Ejemplar Nº 4: SR. JEFE II ICIA. DEL EMGFA.
Ejemplar Nº 5: SR. DIRE.
Ejemplar Nº 6: ARCHIVO.

Ejemplar Nº 04:

Fórm. Nº 46

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

Buenos Aires, 21 de Junio de 1983

S.I.D.E. Nº 7444

PARTE DE INFORMACION Nº 151

PARA CONOCIMIENTO DE: **SEÑOR JEFE II ICIA. DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA FUERZA AEREA**

ASUNTO: GRAN BRETAÑA - MALVINAS

SINTESIS: Tareas de infraestructura en ejecución en MALVINAS y compañías involucradas en las mismas.

Actualmente en MALVINAS se están llevando a cabo algunos proyectos de infraestructura entre los que se destacan la construcción de viviendas prefabricadas y la refacción de las calles en PUERTO ARGENTINO y caminos adyacentes.

Respecto de esta última tarea cabe señalar que los trabajos son dirigidos por CROWN AGENTS -Agentes de la Corona- (entidad que opera en representación del gobierno tanto en GRAN BRETAÑA como en ultramar, en áreas tales como recluta miento, ejecución e inversiones y cuyas autoridades son designadas por el Ministerio de RREE). En ella participan las compañías JOHN MOWLEM y FAIRCLOUGH CONSTRUCTION. El costo estimado para la reparación de las calles es de 2,5 millones de libras.

Las entidades mencionadas también están reparando el camino que va de PUERTO ARGENTINO al aeropuerto, cuyo costo es de 3 millones de libras.

El segundo proyecto en ejecución se refiere a la construcción de 54 casas prefabricadas, trabajo encomendado a JAMES BREWSTER ASSOCIATES. El costo total del mismo, incluyendo los gastos de envío de material y equipos, se encontraría en 6 millones de libras. Aparentemente, la selección de BREWSTER, de una lista de 11 candidatos, fue duramente criticada por la Federación Británica de Trabajadores de la Madera debido a que parte del material utilizado sería provisto por SUECIA. El jefe de JAMES BREWSTER en MALVINAS es Brian HALL, quien habría llegado a las Islas a principios de marzo.

Respecto de la construcción de una nueva pista de aterrizaje en las Islas, tres compañías británicas habrían enviado expertos al archipiélago a principios de año a fin de estudiar los lugares más adecuados para la construcción de la pista y hacer propuestas al respecto. Estos tres grupos se-

196

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

INFORMACION
PARTE DE ~~INTELIGENCIA~~ Nº

rían: la empresa conjunta COSTAIN/TARMAC; WIMPEY unido a TAYLOR WOODROW y LAING/MOWLEM. El directivo de MOWLEM en MALVINAS ha manifestado recientemente que su compañía ganó la licitación para la construcción del nuevo aeropuerto.

VALORIZACION: B-2.

S.I.D.E. 324	
Rúbrica	Código
JG 53415	70
53398	3
52865	42
	20019/42

DISTRIBUIDOR

Ejemplar Nº 1: SR. JEFE 2 ICIA. DEL EMC.
Ejemplar Nº 2: SR. JEFE II ICIA DEL EMGE.
Ejemplar Nº 3: SR. JEFE ICIA. DEL EMGA.
Ejemplar Nº 4: SR. JEFE II ICIA. DEL EMGFA.
Ejemplar Nº 5: SR. DIRE.
Ejemplar Nº 6: SUBSECRETARIO DE SEGURIDAD (SECRETARIA DE PLANEAMIENTO).
Ejemplar Nº 7: ARCHIVO.

Fotocopia entregada por Div "B"

PARTE DE INFORMACION Nº 36/83

PARA INFORMACION DE: Jefatura II - Inteligencia

ASUNTO: Construcción de un aeropuerto estratégico en Malvinas

TEXTO: Adjunto fotocopia de información periodística, referente a la construcción por parte de Gran Bretaña de un aeropuerto estratégico en Malvinas.

Montevideo, 28 de junio de 1983

LA MAÑANA

Inglaterra hará gran aeropuerto en las Malvinas

LONDRES. (UPI).- El secretario de Defensa de Gran Bretaña, Michael Heseltine, anunció ayer que un aeropuerto estratégico será construido en las Malvinas, en lo que fue interpretado como otra señal de que Londres está determinado a fortalecer la protección de las islas.

El aeropuerto en Mount Pleasant costará 344 millones de dólares y su construcción será completada a principios de 1986.

"El gobierno cree que la defensa de las islas Falkland, el apoyo a la guarnición y su refuerzo en caso de una emergencia dependen de instalaciones permanentes y mejores para un campo de aviación", manifestó Heseltine.

Gran Bretaña ha mantenido una guarnición en las islas desde que éstas fueron recapturadas de manos de las tropas argentinas en junio del año pasado.

El aeropuerto de Stanley tiene una sola pista y su extensión y resistencia son limitadas. El nuevo aeropuerto será capaz de recibir naves de grandes dimensiones.

El gobierno de la Primera Ministra Margaret Thatcher examinó "alternativas para mejorar (las instalaciones de) la Real Fueza Aérea en Stanley, o para construir un nuevo aeropuerto en un sitio inutilizado en Mount Pleasant, entre Stanley y Darwin", afirmó Heseltine.

"Ahora hemos decidido que lo correcto es construir (un nuevo aeropuerto) en Mount Pleasant", agregó.

"Es menos costoso, incluso teniendo en cuentas los gastos para una carretera entre Mount Pleasant y Stanley, y es menos probable que el proyecto se vea afectado por demoras imprevistas e interrupciones en los trabajos de construcción", señaló.

Indicó que la guarnición de las islas seguiría usando en igual medida las instalaciones de la RFA en Stanley mientras el nuevo aeropuerto se esté construyendo.

"Consideró que esta declaración será bienvenida de modo general tanto en el Parlamento como en las Malvinas, y será vista como otro indicio práctico de nuestra determinación de fortalecer la seguridad de las islas", subrayó Heseltine.

Un contrato para la construcción del aeropuerto será pronto firmado con una empresa británica, añadió, y los trabajos comenzarán a fines de este año.

La pista principal del nuevo aeropuerto podrá empezar a utilizarse en abril de 1985.

EMBAJADA ARGENTINA
EN EL URUGUAY
AGREGADO [illegible]

EL PAIS

GRAN BRETAÑA CONSTRUIRA AEROPUERTO ESTRATEGICO PARA DEFENDER MALVINAS

LONDRES, 27 (AP). — Cumpliendo con su política de fortificar las Malvinas", el gobierno conservador de la primera ministra Margaret Thatcher anunció hoy que construirá un aeropuerto estratégico para defender las islas, a un costo de 333 millones de dólares.

Un año después que los británicos recuperaron el archipiélago del Atlántico Sur en la guerra con Argentina, el secretario de Defensa Michael Heseltine dijo a la Cámara de los Comunes que la construcción del aeropuerto comenzará este otoño y que la pista principal estara lista en abril de 1985.

Capacitado para operaciones civiles y militares, el aeropuerto estará ubicado cerca del Monte Pleasant en la Isla Malvina Este, unos 40 kilómetros al Suroeste de Puerto Stanley, en camino hacia los otros asentamientos principales de la isla de Darwin y Goose Green.

La falta de una pista adecuada dificulta la defensa de las islas y las dejó vulnerables al ataque de Argentina, que las ocupó el 2 de abril de 1982.

Una fuerza británica navegó 12.800 kilómetros para recuperar las Malvinas tras una guerra de 74 días que dejó 255 británicos y 712 argentinos muertos. Gran Bretaña mantiene ahora una dotación de 4.000 soldados en las islas para proteger a una población de 1.800 habitantes.

Heseltine reiteró declaraciones de la primera ministra, y dijo que como consecuencia de la guerra "no hay dudas que habrá que negociar mucho tiempo sobre la transferencia de la soberanía de las islas a la Argentina".

Heseltine dijo que 1.400 trabajadores serán reclutados en Gran Bretaña para la obra, y que el proyecto total, incluyendo una nueva carretera desde Puerto Stanley, deberá completarse para febrero de 1986.

Dijo que la alternativa de mejorar el pequeño aeropuerto existente en Puerto Stanley sería mas costosa.

La nueva pista reducirá los costos de los suministros a las fuerzas estacionadas en las islas y "reducirá grandemente" el tiempo necesario para enviar refuerzos, dijo el secretario de Defensa.

Aviones de transporte británicos vuelan actualmente a las Malvinas desde la Isla Ascensión, en el medio del Atlántico, pero esta operación requiere reabastecimiento en el aire tanto en la ida como en la vuelta, totalizando un costo de 1.1 millón de dólares por viaje completo.

El secretario dijo que los gastos para la defensa de las millones de dólares en los próximos tres años, incluyendo el costo del nuevo aeropuerto.

El portavoz de la oposición laborista, John Silkin, afirmó que costaría 4.650 millones de dólares defender las Islas Malvinas entre 1982-1986.

Por otra parte, el embajador de la Argentina en Brasil, Hugo Caminos, exteriorizó hoy al canciller brasileño, Ramiro Saraiva Guerreiro, la preocupación del gobierno de Buenos Aires por la autorización dada por las autoridades brasileñas para que aviones británicos que se dirigen a las Islas Malvinas efectúen escalas técnicas y de reabastecimiento en la base aérea de Canoas, interior de Río Grande Do Sul.

Voceros de Itamaraty (cancillería brasileña), informaron que Saraiva Guerreiro explicó al diplomático argentino que Brasil concedió autorización únicamente para casos de emergencia.

EMBAJADA ARGENTINA
EN EL URUGUAY
AGREGADO AERONAUTICO

SECRETO

26 JUN 1983

Censuran escala en Sudáfrica

LONDRES (AP). Un legislador británico censuró ayer a la Primera Ministra Margaret Thatcher por acceder a utilizar la ciudad de El Cabo, en Sudáfrica, como punto para almacenar materiales con destino a la construccion de un nuevo aeropuerto en las Malvinas.

El Secretario de Defensa Michael Helstine anuncio ayer que un consorcio británcio que recibio la concesion para la construccion del Aeropuerto enviaria obreros y suministros a través de ciudad de El Cabo.

El legislador laborista Roy Hughes critico la utilizacion de esa ciudad como punto de concentracion de materiales y personal, y dijo que era "un insulto para lo que murieron en las Falklands (Malvinas).

La Primera Ministra replico que la decision de utilizar las instalaciones de Ciudad de El Cabo habia sido puramente comercial.

El nuevo aeropuerto permitira el aterrizaje de aviones regulares a reaccion para llevar suministros a los 4.000 soldados británicos que componen la guarnicion de las Malvinas.

200

EMBAJADA ARGENTINA
EN EL URUGUAY
AGREGADO AERONAUTICO

SECRETO

7 JUL. 1983

Guarnición en Malvinas Cuesta Mil Millones de Dólares a Británicos

Amplio Programa Para Reponer Barcos Perdidos

LONDRES, 6, (DPA). — El mantenimiento en las islas Malvinas de una guarnición de 4.000 hombres costará a Gran Bretaña este año 624 millones de libras (mil millones de dólares).

[illegible] cifra figura en el Libro [illegible] publicado hoy en Londres —un mes después de la reelección de los conservadores— por el ministro de Defensa de Gran Bretaña, Michael Heseltine, y que prevé un gasto militar de 16.000 millones de libras (unos 26.000 millones de dólares) en el presupuesto nacional para 1983/84.

Se trata del presupuesto para defensa más alto entre los Estados europeos miembros de la OTAN. Significa, entre otras cosas, que desde la llegada al poder de la conservadora Margaret Thatcher, hace cuatro años, los gastos de defensa de Gran Bretaña aumentaron en casi un 20 por ciento. Hasta un diez por ciento anual pueden aumentar el monto del presupuesto nacional del Reino Unido.

Disuasión

El Libro Blanco se pronuncia explícitamente en favor de la política de disuasión frente al bloque este europeo, que, según enfatiza el documento, sigue armándose tanto en el sector convencional como en el nuclear.

Crece la ventaja atómica de los soviéticos y su producción de barcos de guerra es la mayor del mundo. Moscú construyó en 1982 nueve submarinos atómicos, mientras la OTAN sólo produjo dos.

El número de cohetes nucleares soviéticos, dirigidos contra el mundo occidental aumentó de 600, a comienzos de la década de los años setenta, a más de 1.000 en la actualidad.

El liderato soviético debe ser convencido de que "no vale la pena" un ataque a occidente, se añade en el Libro Blanco.

El programa atómico de Gran Bretaña será proseguido consecuentemente, añade el Libro Blanco. Los gastos para el nuevo sistema de defensa nuclear submarino "Trident", que sustituirá en la próxima década al sistema "Polaris", se cifran en 7.500 millones de libras que ha sido estimada por la oposición de insuficiente.

El Libro Blanco cita varias veces la guerra de las islas Malvinas, el año pasado, que tantas pérdidas costó a Gran Bretaña. Una de las consecuencias del sangriento conflicto con Argentina es un amplio programa para restituir a la Royal Navy los barcos perdidos o deteriorados, reponer los aviones perdidos y mejorar el sistema de defensa aérea de la flota británica. En algunos barcos ha sido instalado el sistema de disparo rápido "Phalanx".

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

ESTADO MAYOR CONJUNTO

BUENOS AIRES, 04 de febrero de 1983

INFORMATIVO PARA: SIDE, J-II ICIA. EMGE, J-II ICIA. EMGA y J-II ICIA. EMGFA.

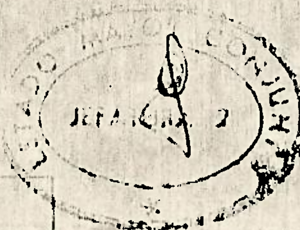
ORIGEN: J-II ICIA. EMC

ASUNTO: Venta de cemento a CHILE. Posible reexportación de parte de ellas a Malvinas y reclutamiento de trabajadores chilenos con destino a las Islas.

APRECIACION: Esta Jefatura estima posible el requerimiento de las aproximadamente 2.000 toneladas de cemento, con destino a las Malvinas. La firma que habitualmente establece negocio con el gobierno colonial ó con la Falkland Islands Company en PUNTA ARENAS es MASLOV y Cía., siendo contratante en Puerto Argentino el señor Harry Milne si se trata de la Compañía ó el señor Baker si lo es el gobierno.

Es posible que el traslado del cemento se realice al archipiélago por medio del Charter "MARITZA ARLETTE" que enarbola bandera panameña y que fuera anteriormente contratado por el comerciante chileno GOSPODETIC.

Por el mismo medio se podría trasladar a los obreros chilenos, aunque se estima que dadas las actuales dificultades de alojamiento que tiene la guarnición británica en Puerto Argentino, la cantidad a ser contratada debe ser sustancialmente menor.



MIGUEL CARLOS AUGUSTO PITA
CAPITAN DE NAVIO
JEFE 2 - INTELIGENCIA EMC

E. M. C.
Jef. 2 Icia.
Exp. Nº: 0101/83
Entró:
Salió: 10 MAR 83

"Frankfurter Allgemeine", 1.3.83, pág. 4

Nº 38

Großbritannien will auf den Falkland-Inseln in der Nähe der Hauptstadt Port Stanley einen neuen Flughafen anlegen, auf dem auch Langstreckenflugzeuge landen können. Großbritannien werde auch 46 Millionen Pfund (etwa 165 Millionen Mark) in Entwicklungsprojekte auf den Falkland-Inseln investieren, sagte der Staatsminister im Innenministerium, Raison. (AP)

(AP) Gran Bretaña quiere construir un nuevo aeropuerto en las cercanías de la capital de las islas, Port Stanley, en éste también podrán aterrizar aviones de largo alcance. También invertirá Gran Bretaña 46 millones de Libras Estelinas (unos 165 millones de marcos alemanes) en proyectos de desarrollo en las islas Falkland, expresó el el ministro Raison del Ministerio del Interior.

Comodoro CARLOS FELIPE BLOOMER REEVE
Agregado Aeronàutico en la
República Federal de Alemania

203

INFORME PERIODISTICO Nr : 45

FUENTE : Frankfurter Rundschau

FECHA: 1.3.83

TITULO: ARMAS BRITANICAS PARA ARGENTINA

El gobierno Británico esta en una situación conflictiva con respecto a los Lords,ya que indirecta autorizó envios de armas de firmas Britanicas a Argentina.
La situación se ha desarrollado en una farsa dijo el dirigente opositor Lord Cledwyn of Penrhos en el debate.
Ministro de estado Lord Belstead del ministerio del Exterior, tuvo que reconocer que los consorcios Rolls-Royce, Hawker-Siddeley y David Brown, enviaron piezas importantes para las fragatas alemanas que son destinadas a la Argentina.
Los barcos son equipados con los cohetes "Exocet"; solamente el nombre de este cohete indigna a los ingleses, ya que con estas armas fuerón hundidos barcos britanicos.
British Aerospace envía directamente a Francia componentes para los cohetes "Exocet", declaro Lord Belstead.
Existe un total embargo para las ventas directas a Argentina.

Comodore CARLOS FELIPE BLOOMER REEVE
Agregado Aeronàutico en la
República Federal de Alemania

204

R E S E R V A D O

Fórm. Nº 46

~~ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL~~

S.I.D.E. Nº 7099

EJEMPLAR Nº 4.-

Buenos Aires, 11 de mayo de 1983

PARTE DE INFORMACION Nº 106

PARA CONOCIMIENTO DE: SEÑOR JEFE II ICIA. DEL EMGFA.

A S U N T O : MALVINAS

S I N T E S I S : Se adjunta la traducción abreviada de 1 artículo publicado por la revista "PANORAMA" de ITALIA el 25ABR83, relativo a la situación interna en MALVINAS, perspectivas económicas, costo de su mantenimiento, etc.

AGREGADO: Lo indicado en el texto. (cuatro fojas)

VALORIZACION: B-2.-

S.I.D.E.
324

DS 52446/99
53395/r

DISTRIBUIDOR

Ejemplar Nº 1: SEÑOR JEFE 2 ICIA. DEL EMC.
Ejemplar Nº 2: SEÑOR JEFE II ICIA. DEL EMGE.
Ejemplar Nº 3: SEÑOR JEFE ICIA. DEL EMGA.
Ejemplar Nº 4: SEÑOR JEFE II ICIA. DEL EMGFA.
Ejemplar Nº 5: SEÑOR DIRE.
Ejemplar Nº 6: SEÑOR SECRETARIO DE INFORMACION PUBLICA.
Ejemplar Nº 7: INTERNO.
Ejemplar Nº 8: ARCHIVO.

CUANTO CUESTA VENCER ! (FALKLAND/Un año después de la guerra)

Autor: ROBERT FOX (1)

Fuente: Revista "PANORAMA", MILAN, 25ABR83

Hace pocas semanas los habitantes de las Falkland, presente la Primera Ministro británica MARGARET THATCHER, han celebrado el 150º aniversario del nacimiento de la colonia de Su Majestad. Desde enero 1833, cuando un destacamento de marinos de la nave inglesa CLEOPATRA hechó al mar la dotación de SOLEDAD, mandando de vuelta los soldados argentinos a BUENOS AIRES, las islas, tan lejanas de Europa, han sido siempre un dominio de LONDRES.

....

En las FALKLAND están ahora solamente los ingleses que festejan su "britanicidad" aunque con alguna amargura y con muchas preocupaciones.

....

Pero hoy, volviendo a las FALKLAND después de un año de la guerra y hablando con quien vive allí, percibiendo los humores de la gente, se tiene la precisa sensación de que, antes o después, pero quizá muy pronto, una forma de tratativa sobre el "status" de la colonia deba haber. Aunque sólo fuese por el costo de esta soberanía británica. Los expertos han calculado ya que mantener un conspícuo contingente inglés en las FALKLAND y contemporáneamente mejorar el nivel de vida de los habitantes, resultará un deber demasiado oneroso para cualquier gobierno británico y por los próximos diez años.

Los gastos para la defensa de las FALKLAND sumarán, hasta 1985, por lo menos dos mil millones de esterlinas, Esto significa que LONDRES pagará un millón de esterlinas por cada hombre, mujer o niño habitante en las islas, y ningún estado del mundo está haciendo algo así. Ya alguien se pregunta preocupado cuánto podrá durar todo esto.

Entre tanto se buscan salidas "provisorias". Hay quien piensa que se deba buscar un coloquio económico con Sud América, saliendo del aislamiento impuesto por el conflicto. No solamente la ARGENTINA, sino también URUGUAY y CHILE no están muy dispuestos a tener relaciones comerciales con las FALKLAND. Y así ocurre que la lana, prácticamente el único recurso de la colonia británica, es enviada por buque a BRADFORD en INGLATERRA y vendida en remates especiales a precios tan bajos que no cubren siquiera los gastos de transporte a Europa. Esto, de cualquier forma no es sólo el resultado del conflicto de hace un año, sino de una situación que dura desde hace años. La degradación económica de las islas ha hecho su población cada vez más anciana y menos numerosa: los jóvenes han emigrado y continúan haciéndolo, los matrimonios disminuyen, las mujeres en condiciones de tener hijos prefieren hacerlos nacer en GRAN BRETAÑA o en otro lugar.
Es por todo este peso de sensaciones que en las FALKLAND hoy se preguntan si la de la THATCHER sobre los argentinos no haya sido una victoria de PIRRO, algo que no solamente se debe pagar, concretamente, sino que parece sin futuro.

Hoy PORT STANLEY, su capital, es una pequeña ciudad que parece haber sufrido una explosión demográfica de un día para otro. Tenía mil habitantes, ahora debe albergar más de la mitad de los cuatro mil militares del contingente británico. Lo que crea una enorme masa de proble-

mas inéditos y frecuentemente insolubles. "Para dar una casa a los soldados no tenemos que rehabilitar casas viejas, porque no las hay", explica JOHN BRODERICK, responsable de las obras públicas en las islas. "Debemos edificar nuevos barrios, pero no podemos hacerlo porque no hay la mano de obra necesaria". Y además deberíamos rehacer las calles y caminos, semidestruídos por la guerra primero y por los orugas militares hoy, y se debería ampliar el hospital, que no puede recibir a los enfermos civiles ahora que está literalmente invadido por los militares.
Dice ALISON BLEANEY, un joven médico escocés que el 14JUN82 formó parte de la comisión que trató la rendición de los argentinos "Este es un pequeño hospital. Siempre hemos tenido pocos pacientes y 26 personas entre médicos y enfermeros. Ahora hay 70 militares que nos ayudan, pero las estructuras son inadecuadas". Y también aquí, problemas nuevos: porque no hay solamente enfermos, sino también heridos en incidentes entre militares, las víctimas de las riñas y choques que inevitablemente estallan en una comunidad constreñida a la convivencia forzada con gente llegada de lejos.

La actitud de la población de las islas hacia los soldados británicos ha sido hasta hoy benévola y de ayuda. Acogidos como libertadores los militares de Su Majestad han encontrado muchas puertas abiertas. Como la de la casa de LEE y PEGGY HALLIDAY, el capitán del puerto y su mujer. Pero hoy ellos confiesan "Después de un año estamos cansados de todo esto. Los soldados aquí nos hace recordar la guerra, es como un asedio. Y nosotros quisiéramos olvidar".
HULDA STEWART, maestra de la escuela dice: "He sentido casi un sentimiento de culpa hacia aquellos soldados que han combatido aquí, que han muerto por nosotros, por una y otra parte. Pero ahora debemos volver a la normalidad". Y concluye un dirigente de la Falkland Islands Company, la agencia comercial local: "Si dentro de algunos meses no vemos una solución a nuestros problemas, si no vuelve la normalidad, pienso que nos iremos todos o casi. Y aquí quedarán sólo los soldados del cuerpo de expedición".

En una situación como la actual es fácil entender hasta qué punto la vida de las FALKLAND esté condicionada por la presencia de las tropas. Los infantes de marina, los aeronáuticos, los marineros deberían quedar en las islas en el número actual, por lo menos cuatro años, con las naves, los aviones y los submarinos. Y todos están en continuo estado de alarma, en una costosísima ejercitación sin pausas.

....

La Marina tiene sus medios dispuestos alrededor de las islas y se ejercita, además de la vigilancia, en el lanzamiento de misiles SEA DART, aquellos que los pilotos argentinos habían logrado hábilmente evitar. Ahora también el SEA DART, después de la experiencia bélica, ha sido modificado y su computadora puede alcanzar el blanco aunque vuele a baja cota. También el Ejército aprovecha su permanencia en las islas para efectuar contínuas maniobras de fuego. "Nuestra ventaja - dice el General DAVID THORNE que comanda el contingente británico - es que podemos hacer ejercitaciones combinadas de los tres cuerpos. Y para más, lejos de ojos indiscretos que normalmente observan las maniobras de la NATO en Europa. Y como estamos en guerra no debemos pagar los terrenos ni resarcir daños, lo que es otra ventaja".

Pero los soldados de Su Majestad no son tan entusiastas por estas

"oportunidades" que se les ofrecen. Existe el grueso problema de los alojamientos, la situación psicológica de quien se encuentra en condiciones incómodas, en peligro, en una tierra muy lejos de su casa " a defender frecuentemente sólo manadas de ovejas".

En BURNSIDE HOUSE está destacado el noveno pelotón del Regimiento de HAMPSHIRE, el de la batalla de GOOSE GREEN, decisiva para la conquista de las islas. Y aquí hay poco que hacer: "Nuestra vida - dice un cabo- consiste en comer, dormir y hacer ejercitaciones, estar de guardia. Pasar un lindo día significa sólo ir a GOOSE GREEN para una ducha caliente o pasar alguna hora pescando"

....

Otro modo de engañar el tiempo en las horas libres es el de participar - cuando no hay alarmas - en la vida y actividades de ovejeros y agricultores, quizá los únicos entre los habitantes de las FALKLAND que no meditan partir en tiempos cercanos.

Los subsidios gubernativos, que llegan de LONDRES, rinden bastante, aunque en el ramo de la cría de ovejas casi la mitad de los rebaños pertenece a la Falkland Islands Company, una anticuada sociedad comercial, fundada en el 1800 que ha creado casi todas las estructuras existentes en la colonia. Alguien ha acusado a la compañía, después de la guerra, de usar y aún abusar de su posición de monopolio y de adoptar métodos coloniales. Los dirigentes de la sociedad han propuesto ceder los rebaños y vender los terrenos, pero nadie intentó la compra, y nadie está dispuesto a pedir préstamos para invertir en empresas que parecen sin futuro.

El establecimiento de cría más importante de las islas es el de GOOSE GREEN, dirigido por ERIC GOSS. Dice "En esta temporada hemos esquilado 100.000 ovejas, en galpones usados para tener a prisioneros argentinos. Pero creo que ahora no encontraremos más gente dispuesta a ayudarnos". Por falta de mano de obra local, muchos trabajadores han venido de INGLATERRA. Aparecen como desesperados colonos del Far West del siglo pasado. Viven en sórdidas barracas, lejos de todos. "No me quedaré aquí mucho tiempo - ha dicho ADRIAN GILBERT, de GLASGOW - cuando venza mi contrato me iré. Se vive en horribles tugurios, la comida es pésima, capón y porotos todos los días y todo el año. El salario es ínfimo, 20.000 esterlinas al mes" (450.000 liras) (2). TERRY SPRUCE, director de la sucursal de PORT STANLEY de la Compañía admite que la crisis de mano de obra es importante "Ahora nos faltan no sólo los esquiladores, ni siquiera encontramos los obreros especializados, mucho mejor pagados, como fontaneros o electricistas, de los cuales hay gran necesidad para renovar las instalaciones dañadas".

La crisis económica, con sus consecuencias de caracter social "encierra" las iniciativas de LONDRES para reactivar las FALKLAND. Muchos criadores y terratenientes de la colonia entienden que la solución podría ser una reforma agraria global, que previese la división y la distribución de las tierras en pequeños lotes a confiar, con la ayuda gubernamental, a familias ya residentes o a nuevos emigrados. Pero hay dudas que se encuentren personas dispuestas a dejar INGLATERRA para ir a las FALKLAND.
Y aún los sostenedores de estos proyectos no desconocen el hecho de que el precio político a pagar por el renacimiento de las islas, sería todavía más oneroso que el que LONDRES debe afrontar para mantener su presencia militar. Y al final, los costos podrían ser del todo desproporcionados respecto de las ganancias obtenibles de operaciones de este tipo.

Sin embargo, el gobierno de MARGARET THATCHER seguramente tomará, por lo menos en el corto plazo, este camino de continuo sostén político, militar y económico de las islas reconquistadas. El informe de ENE83 hecho por Lord FRANKS al premier británico sostiene que, como fue inevitable y justa la guerra que GRAN BRETAÑA desencadenó y sostuvo contra la ARGENTINA por la colonia ocupada, así es sacrosanto el deber de permanecer sobre las islas y continuar el refuerzo de la presencia inglesa en esas lejanas tierras. Hasta ahora LONDRES ha destinado 50 millones de esterlinas para el "decolaje" de las FALKLAND, pero las previsiones hablan de por lo menos seis veces esa suma, y la reconversión de los terrenos costaría al menos 60 millones de esterlinas. Son cifras enormes, que LONDRES ahora no estaría en condiciones de sostener. Pero que sobre todo presentan el problema del valor de la victoria contra los argentinos. Y hacen preguntar, en las FALKLAND como en LONDRES, si no sería el caso de discutir precisamente con los argentinos el futuro de la lejana colonia de Su Majestad.

------0------

(1) Subtítulo: El periodista inglés que desembarcó primero en las FALKLAND con las tropas británicas ha vuelto en las islas reconquistadas a la ARGENTINA. Y para "PANORAMA" ha hecho un informe sobre aquello que ha podido ver.

(2) Evidente error de transcripción. Por la suma en liras citada, serían 200 libras esterlinas mensuales (N.del T.)

210

TRADUCCION NO OFICIAL

BRAVO

Frankfurter Rundschau, 9.12.1983, Pág. 9

EN LAS ISLAS MALVINAS SE CONSTRUYE MUCHO

Para la Colonia Reconquistada con Tanto Esfuerzo, Londres no Escatima un Centavo

Por Peter Nonnenmacher (Londres)

En las Islas Malvinas se está construyendo mucho actualmente. A 45 kilómetros al suroeste de la capital, Port Stanley, al pie del Mount Pleasant, donde tuvieran lugar encarnizadas luchas en el pasado, se está construyendo un nuevo aeropuerto, cuya pista de aterrizaje de 2,6 kilómetros de largo estará lista en abril de 1985. Una segunda área de maniobra será terminada en febrero de 1986. El presupuesto de toda la broma está calculado en 860 millones de marcos.

Un proyecto asombroso, sobretodo tomando en cuenta la tacañería, condicionada ideológicamente, con que el gobierno británico sabe restringir las inversiones públicas en su propio país. Sin embargo, en el caso de las Islas Malvinas todo es diferente. Para las islas situadas al frente de la costa argentina, que fueran reconquistadas el año pasado a costa de grandes pérdidas, Londres no escatima un centavo. Ya la campaña militar, incluída la compra de equipo para remplazar los buques y aviones destruídos, le ha costado al contribuyente británico más de 7 mil millones de marcos alemanes al cambio. El mantenimiento de una guarnición de 3 mil soldados como la que actualmente se encuentra estacionada ahí, devora mil millones más por año. A esto hay que agregar varios millones para el desarrollo económico de las Islas, cuyos 1800 habitantes, que desde la guerra se encuentran desconectados de tierra firme sudamericana, no pueden sobrevivir por sus propios medios.

Pese a esta extraordinaria carga económica, entre los parlamentarios de Westminster que tienen que firmar los cheques no se escucha la menor palabra de protesta. Para algunos, la expansión de la guarnición de las Malvinas es simplemente la única alternativa que queda, aún un año y medio después de la guerra.

211

Y a otros les parecería aún muy arriesgado tener que anunciar al electorado que no hay dinero para poder asegurar el futuro de las mini-islas, conquistadas con enorme esfuerzo. La decisión de la campaña militar fue tomada en conjunto por todos los partidos; ahora tienen que asumir, también en conjunto, las consecuencias de dicha decisión.

"Si bien es cierto que el Partido Laboral y el SDP han empezado a plantear unas cuantas tímidas preguntas," escribió sobre el tema hace poco Hugo Young, Director de la Sección Política del "Sunday Times", sería "notable" el hecho de que hasta ahora ningún partido se hubiera atrevido a atacar abiertamente los inmensos gastos de defensa y la acumulación masiva de instalaciones de defensa en las Malvinas.

La prensa británica en general, llegando hasta el campo conservador, no tiene tantos reparos. La preocupación expresada con más frecuencia es cuánto tiempo más se podrá dar el lujo Gran Bretaña, con sus tres millones de desempleados, de gastar miles de millones de libras esterlinas en ese atado de malvinenses de Port Stanley. Estrategas con una visión para el futuro - como Hugo Young - temen además, que las impresionantes inversiones militares de hoy, aeropuerto incluído, serán utilizadas en un par de años por el gobierno como argumento de que ya no es posible para Londres limitar su presencia militar en las Malvinas, o renunciar a ella.

Por cierto, otra pregunta completamente diferente es si Londres tendría la más remota intención de considerar una solución no-militar para las Malvinas; hasta ahora no hay indicio alguno que haga pensar esto. "¿Es que existe una política concreta sobre las Malvinas?", preguntó categóricamente hace poco el "Guardian". El "Times", tradicional defensor de una línea dura respecto a las Malvinas, exigió sorpresivamente un "tiempo de saneamiento" y "gestos de buena voluntad" frente a Argentina. Y el "Financial Times" recomendó al gobierno a continuación, que tomara medidas concretas para aliviar las relaciones tirantes con Buenos Aires.

Una iniciativa tal, según el alma de las altas finanzas británicas, debería venir ahora de Londres, pues Argentina ya no tendría nada que perder en el caso Malvinas. Gran Bretaña, por el contrario, se jugaría día a día cualquier cantidad de capital en las islas - tanto en el sentido económico como político.

La concertada campaña de los medios de comunicación no es accidental. Desde que terminó la guerra, nunca se había dado una situación tan propicia para reestablecer las relaciones diplomáticas entre Londres y Buenos Aires como ahora. La subida a la presidencia de Raúl Alfonsín el próximo sábado marca la absición del poder de aquellos militares que Margaret Thatcher desenmascarara como "Junta fascista" en el incidente de las Malvinas (después de que Londres durante años enteros había suministrado armas a la misma Junta, contribuyendo así a que retuvieran el poder). Con este hecho queda anulado el argumento británico de que no se puede negociar sobre el futuro de las Malvinas con los ladrones uniformados de las fuerzas armadas argentinas.

Alfonsín, por su parte, ha dejado en claro oportunamente que su gobierno, como todos los gobiernos en Argentina antes que el suyo, no está dispuesto a renunciar de ninguna manera al derecho a la soberanía de las Malvinas. Añade que, si bien Buenos Aires únicamente hará uso de recursos diplomáticos y políticos para traer a las Malvinas "de vuelta al hogar", la reconquista de las Malvinas como objetivo político ocupa un lugar sumamente alto en la lista de prioridades. "Nos hemos comprometido a solucionar los conflictos por la vía pacífica", añadió el nuevo Ministro de Relaciones Exteriores, Dante Caputo, ante periodistas ingleses. "Pero esto no significa que nos quedemos pacíficamente de brazos cruzados y aceptemos todo lo que siga asentando la situación colonial en las Islas."

Ya se está discutiendo a medias voces algunos gestos británicos que pudieran llevar a una suavización del conflicto de las Malvinas y por ende a un aligeramiento económico para Londres. Una posibilidad sería la interrupción temporal de la construcción del aeropuerto; otra, el levantamiento de la zona de seguridad de 150 millas alrededor de las Islas, la cual restringe las zonas de pesca para los pescadores argentinos. Las iniciativas

diplomáticas podrían empezar con la búsqueda de un intermediario adecuado: para esto mayormente se nombra a Estados Unidos y Perú. En cualquier caso, advierten algunas opiniones previsoras en Gran Bretaña, Londres debería consolidar la difícil posición del gobierno civil en Argentina, y por ende la democracia en este país, mediante una actitud menos marcial en lo que respecta a la cuestión Malvinas - de lo contrario es probable que los militares asuman nuevamente en breve el poder, involucrándose quizás en una nueva guerra sangrienta.

Sin embargo, queda por verse si las advertencias formuladas en la Calle Downing N°. 10 caerán sobre terreno fértil. También el Comité de Relaciones Exteriores y el Comité de Defensa de la Cámara de los Comunes y el ex-ministro de defensa John Nott, así como un grupo de empresarios británicos deseosos de reiniciar sus negocios con Argentina, aconsejaron al gobierno un cauteloso cambio de dirección, es cierto. Sin embargo, este "lobby de reconciliación" se encuentra confrontado por consideraciones en cuanto a la política interior, así como consideraciones militares a largo plazo - en este contexto, los almirantes británicos de vez en cuando hacen referencia a la importancia estratégica de las Malvinas para la defensa de Occidente, en vista del creciente poder marítimo de los soviéticos - como también por la intención de Gran Bretaña de reclamar una parte de la Antártida, intención fundada solamente en la posesión de las Malvinas y de unas cuantas islas deshabitadas más en el Atlántico Sur.

214

Auf den Falkland-Inseln wird kräftig gebaut

Für die mühsam zurückeroberte Kolonie ist London kein Pfund zu schade

Von Peter Nonnenmacher (London)

Auf den Falklandinseln wird derzeit kräftig gebaut. 45 Kilometer südwestlich der Hauptstadt Port Stanley, am Fuße des ehemals heiß umkämpften Mount Pleasant, entsteht ein neuer Flugplatz, dessen 2,6 Kilometer lange Landebahn bis April 1985 fertiggestellt sein soll. Ein zweites Rollfeld von 1,5 Kilometern Länge soll im Februar 1986 fertig werden. Der ganze Spaß ist auf 860 Millionen Mark veranschlagt.

Ein erstaunliches Projekt, zumal angesichts der ideologisch bedingten Knausrigkeit, mit der die britische Regierung öffentliche Investitionen im „Mutterland" zu begrenzen weiß. Doch im Fall Falkland ist eben alles anders. Für die im Vorjahr unter schweren Verlusten zurückeroberten Inseln vor der argentinischen Küste ist London kein Pfund zu schade. Bereits der Falklandfeldzug, samt Materialersatz für vernichtete Schiffe und Flugzeuge, kostete den britischen Steuerzahler umgerechnet mehr als sieben Milliarden Mark. Der Unterhalt einer Dreitausend-Mann-Garnison, wie sie jetzt auf den Falklands stationiert ist, verschlingt jedes Jahr eine weitere Milliarde. Dazu kommen Millionen für die wirtschaftliche Entwicklung der Inseln, deren 1800 Bewohner, seit dem Krieg abgetrennt vom südamerikanischen Festland, nicht aus eigener Kraft ihre Existenz sichern können.

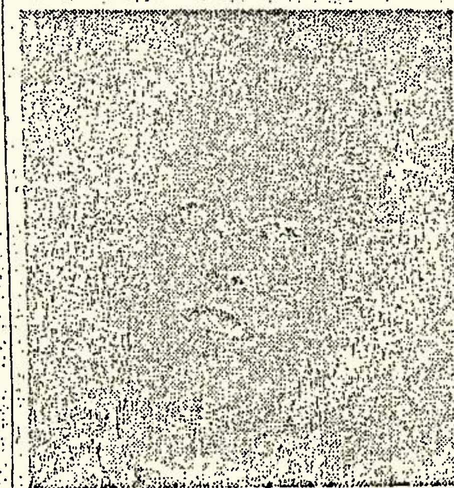
Trotz dieser außerordentlichen Belastung aber hört man kein lautes Wort des Widerspruchs aus den Reihen der Parlamentarier in Westminster, die den Regierungsscheck zu unterzeichnen haben. Für die einen gibt es zum Ausbau der Festung Falkland auch anderthalb Jahre nach Kriegsende einfach keine Alternative. Anderen wieder scheint es noch immer zu riskant, der Wählerschaft mitzuteilen, daß für die künftige Sicherung der unter Rieseneinsatz erkämpften Mini-Inseln das Geld fehle. Den Falklandfeldzug trugen alle Parteien gemeinsam; nun tragen sie auch gemeinsam an den Folgen dieser Entscheidung.

„Labour und die SDP haben zwar begonnen, ein paar schüchterne Fragen zu stellen", schrieb dazu kürzlich Hugo Young, Leiter des Politikressorts in der „Sunday Times". „Bemerkenswert" aber sei, meinte Young, daß bisher keine Partei es wage, die immensen Verteidigungsausgaben und die Anhäufung massiver Verteidigungsinstallationen auf den Falklands offen zu attackieren.

Die britische Presse, bis hinein ins konservative Lager, tut sich da weniger Zwang an. Die am häufigsten geäußerte Alfonsins als argentinischer Staatspräsident am kommenden Samstag markiert die Ablösung jener Militärs von der Macht, die Margaret Thatcher beim Falklandeinfall als „faschistische Junta" entlarvte (nachdem London eben dieser Junta jahrelang Waffen geliefert und so zu deren Machterhalt beigetragen hatte). Das britische Argument, mit den uniformierten Falklandräubern der argentinischen Streitkräfte könne nicht über die Zukunft der Falklands verhandelt werden, hat sich mithin erledigt.

Alfonsin seinerseits hat beizeiten deutlich gemacht, daß seine Regierung, wie alle argentinischen Regierungen vor ihr, den Souveränitätsanspruch auf die Malvinas (Falklands) keineswegs aufzugeben bereit ist. Zwar werde sich Buenos Aires nur diplomatischer und politischer Mittel bedienen, um die Malvinas „heimzuholen", doch als politisches Ziel stehe der Rückgewinn der Falklands weiter oben auf der Prioritätenliste. „Wir haben uns zur friedlichen Beilegung von Konflikten verpflichtet", erklärte dazu der neue Außenminister Dante Caputo britischen Journalisten. „Aber das heißt nicht, daß wir uns friedlich zurücklehnen und alles hinnehmen werden, was die koloniale Situation auf den Inseln weiter zementiert."

Britische Gesten, die eine Entschärfung des Falklandkonflikts und damit eine Entlastung für London in die Wege leiten könnten, werden hinter vorgehaltener Hand bereits diskutiert. Eine Möglichkeit wäre die vorläufige Unterbrechung des Flughafenbaus; eine andere die Rücknahme der 150-Meilen-



Hat sie eine Falkland-Politik? Margaret Thatcher. (Bild: AP)

Zwang an. Die am häufigsten geäußerte Sorge galt der Frage, wie lange es sich Großbritannien mit seinen drei Millionen Arbeitslosen wohl noch leisten könne, um des Kelper-Häufleins willen Milliarden von Pfund in die Pipeline nach Port Stanley zu pumpen. Weitsichtige Strategen — wie Hugo Young — befürchten außerdem, daß die gewaltigen militärischen Investitionen von heute, einschließlich Flugplatz, in ein paar Jahren von der Regierung als Argument dafür herangezogen werden könnten, daß es sich London jetzt nicht mehr leisten könne, seine militärische Präsenz auf den Falklands einzuschränken oder aufzugeben.

Eine ganz andere Frage ist freilich, ob London überhaupt eine nicht-militärische Lösung für die Falklands zu verfolgen gedenke; bisher fehlen dafür alle Anhaltspunkte. „Gibt es überhaupt eine Falklandpolitik?" fragte vor kurzem kategorisch der „Guardian". Die „Times", traditionell Verfechterin einer harten Falklandlinie, verlangte, überraschend genug, eine „Zeit der Heilung" und „Gesten des guten Willens" gegenüber Argentinien. Und die „Financial Times" empfahl der Regierung gleich konkrete Schritte zur Entkrampfung des Verhältnisses mit Buenos Aires. Eine solche Initiative, meinte das Leib- und Magenblatt der britischen Hochfinanz, müsse jetzt von London kommen: denn Argentinien habe in Sachen Falklands nichts mehr zu verlieren, Großbritannien hingegen verspiele über den Inseln täglich jede Menge Kapital — im finanziellen wie im politischen Sinne.

Die konzertierte Medienkampagne ist kein Zufall. Noch nie seit Kriegsende war der Zeitpunkt für die Wiederaufnahme diplomatischer Beziehungen zwischen London und Buenos Aires so günstig wie heute. Die Vereidigung Raul

Schutzzone rund um die Inseln, die in der Praxis die Fanggebiete argentinischer Fischer einschränkt. Diplomatische Initiativen könnten mit der Suche nach einem geeigneten Vermittler beginnen: Von den USA und Peru ist dabei zumeist die Rede. In jedem Fall, mahnen nachdenkliche Stimmen in Großbritannien, solle London die schwierige Stellung der Zivilregierung in Argentinien, und so die argentinische Demokratie, durch eine weniger martialische Haltung in der Falklandfrage stärken — ansonsten werde man das Militär in Kürze wieder an der Macht sehen und möglicherweise in einen neuen blutigen Krieg verwickelt werden.

Doch ob die Mahnungen in No. 10 Downing Street auf fruchtbaren Boden fallen, ist ganz ungewiß. Zu einem vorsichtigen Kurswechsel rieten der Regierung zwar auch schon der Auswärtige Ausschuß und der Verteidigungsausschuß des Unterhauses, Ex-Verteidigungsminister John Nott sowie eine Gruppe britischer Unternehmer, die gern wieder mit Argentinien ins Geschäft kommen möchte. Dieser „Versöhnungslobby" stehen allerdings innenpolitische Rücksichten ebenso gegenüber wie langfristige militärische Überlegungen — britische Admirale verweisen dabei gelegentlich auf die wichtige strategische Lage der Falklands für die westliche Verteidigung, bei einer erstarkenden sowjetischen Seemacht — und der Gedanke an die britischen Ansprüche auf ein Stück Antarktis, die sich allein vom Besitz der Falklands und einer Handvoll weiterer, unbewohnter Inseln im Südatlantik herleiten.

D/R/S

NEGOCIACIONES

CUAL ES

INDUSTRIA ARGENTINA

217

Side 12916.
St. Hr: 139212.
2/1/79

Estrictamente Secreto y confidencial

RESUMEN DE INTELIGENCIA

EJEMPLAR Nº: 5

LAPSO:

I. PANORAMA INTERNACIONAL

1. CASOS

ISLAS MALVINAS

Asunto: Cuarta rueda de negociaciones.

Situación

Del 18 al 20 DIC 78 se llevó a cabo en GINEBRA la cuarta rueda de negociaciones entre ARGENTINA y el REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA, referente al tema MALVINAS. Ambas delegaciones presentaron proyectos sobre cooperación científica, aceptando el REINO UNIDO:

a) que se mantenga la nueva base argentina en la Isla THULE del SUR.

b) que no se identifique la zona marítima incluida en el convenio, reemplazando la referencia a las "doscientas millas y plataforma", por la fórmula más amplia "áreas marítimas circundantes".

c) reemplazar una cláusula que proponían reproduciendo textualmente el Art. IV del Tratado Antártico, el que abarca toda clase de actividades, por la reserva de derechos contenida en el convenio de comunicaciones de 1971, la cual se limita a las actividades científicas exclusivamente, indicando que no crean derechos.

El proyecto quedó sujeto a la aprobación de los gobiernos.

El REINO UNIDO negó toda posibilidad de transferencia de soberanía de las Islas GEORGIAS y SANDWICH del SUR y solo se podría avanzar bajo la protección de reclamaciones de soberanía de ambas partes profundizando este concepto.

La ARGENTINA reiteró la imposibilidad de avanzar en lo económico sin obtener progresos en lo soberano. El REINO UNIDO insistió en llegar a arreglos sobre las zonas marítimas debido a las actividades de terceros países, y ARGENTINA afirmó la inviabilidad de separar zonas terrestres de marítimas.

///...

218

No se habló de las ISLAS MALVINAS, quedando pendiente las respuestas del REINO UNIDO a la ARGENTINA al respecto.

Se continuarán las negociaciones en fecha a determinar.

Evaluación

El REINO UNIDO de GRAN BRETAÑA deseaba resolver el problema creado por la instalación de la base argentina en la Isla THULE del SUR, lo que conseguiría de aprobarse el convenio de cooperación científica. También intentaba avanzar en un acuerdo económico en áreas marítimas que permitiera controlar las actividades de terceros estados sin ceder en aspectos de soberanía en las Islas GEORGIAS y SANDWICH del SUR.

Ambos temas estarían influenciados por aspectos actuales de la política interna del REINO UNIDO, al menos formalmente.

Probable Evolución

El REINO UNIDO mantedría su actitud negociadora, efectuando concesiones mínimas en espera de situaciones coyunturales que lo favorezcan.

219

C y B X



MEMORANDUM Nº:	
PARA INFORMACION DE:	PRODUCIDO POR:
JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL	BRIGADIER MAYOR ALDO M. BARBUY
DE LA FUERZA AEREA	AGREGADO AERONAUTICO
BRIGADIER MAYOR	WASHINGTON, D.C.
D. ROBERTO TEMPORINI	Washington,D.C., 1 de Mayo de 1980

ESTADOS UNIDOS - S/ISLAS MALVINAS

NUEVA YORK.- Argentina y Gran Bretaña reanudaron las negociaciones sobre el archipiélago de las Malvinas, ubicado en el extremo sur argentino y ocupado por Londres en 1833.

Esta etapa de tres días de negociaciones a puertas cerradas comenzó en la sede de la Misión Argentina ante las Naciones Unidas y luego continuará en la Delegación Británica.

Miembros de las dos delegaciones guardaron un silencio total al término de las primeras horas de deliberaciones, y fuentes allegadas dijeron que es posible que el miércoles 30 de Abril se dé alguna información.

De todos modos, destacaron los informantes, "ésta es una cuestión diplomática muy delicada en la cual los enviados vienen con instrucciones de las cancillerías y tienen que informar a las mismas en cuanto terminen las conversaciones. Por ello es improbable que puedan decir nada más que generalidades. Cuando haya algo substancial que informar, se hará en las respectivas capitales".

La delegación argentina está presidida por el Subsecretario de Relaciones Exteriores, Comodoro Carlos Cavandoli e integrada, entre otros, por el Embajador en Londres, Carlos Ortiz de Rosas y el Director General de Antártida y Malvinas de la Cancillería, Angel Olivieri López.

El grupo británico está integrado por el Ministro de Estado de la Secretaría de Relaciones Exteriores, Nicholas Ridley, quien es asistido por el Subsecretario Adjunto de la cartera, G.W.Harding y el Embajador en Buenos Aires, A.Williams.

Noticias británicas B-X M-3

08 NOV. 1982

PRINCIPALES INFORMACIONES DE LA PRENSA BRITANICA DIAS 6, 7 Y 8 DE NOVIEMBRE, TRASMITIDAS POR LA SECCION INTERESES ARGENTINOS EN LONDRES:

LA TOTALIDAD DE LOS PERIODICOS LONDINENSES PUBLICARON EDITORIALES CUYO TENOR SEÑALASE A CONTINUACION:

I) SABADO 6:

1.- ''TIMES'':REINO UNIDO DEBE REAFIRMAR SOBERANIA ISLAS Y LLEVAR CUESTION A CORTE INTERNACIONAL JUSTICIA, PERO SIEMPRE QUE AUTO DETERMINACION ISLEÑOS ESTE GARANTIZADA.

2.- ''GUARDIAN'':EXHORTA REALIZACIONES NEGOCIACIONES DE INMEDIATO INCLINANDOSE POR SOLUCION RETROARRIENDO O FEDEICOMISO.

3.- ''DAILY TELEGRAPH'':REFIERESE SOLAMENTE A VOTO WASHINGTON QUE CALIFICA ''COMPRENSIBLE'' DADOS SUS INTERESES EN LATINOAMERICA.

4.- POR CONSIDERARSE DEMOSTRATIVA REACCION INICIAL PROVOCADA POR RESOLUCION APOYOS RECIBIO CABE MENCIONAR EDITORIAL PUBLICADA SABADO 6 EN PRIMERA PAGINA POR TABLOIDE POPULAR ''DAILY EXPRESS'' DE EXTRACCION CONSERVADORA ''256 RAZONES POR LA QUE N.U. PUEDE IRSE AL INFIERNO (HELL)''. CIFRAS SON CANTIDAD CAIDOS. TEXTO RECLAMA SOBERANIA ISLAS PERTENECE REINO UNIDO Y CRITICA ACERVADAMENTE APOYO WASHINGTON CITANDO EXPRESION PRIMERA MINISTRO INFORMADA OPORTUNAMENTE.

II) DOMINGO 7:

1.- ''SUNDAY TIMES'': REINO UNIDO DEBERIA COMENZAR CONTENIDO NEGOCIACIONES QUE DEBERIAN COMENZAR LUEGO PROXIMAS ELECCIONES BRITANICAS. SOBERANIA DEBERIA SER ''ESQUIVADA'' Y CONCENTRARSE EN CAMBIO EN GARANTIAS DERECHOS E INDIVIDUALIDAD ISLEÑOS DESEEN CONTINUAR RESIDIENDO EN MALVINAS.

2.- ''SUNDAY TELEGRAPH'': REFIERESE RESULTADO ENCUESTA SOBRE ACTITUD OPINION PUBLICA HACIA EE.UU. INFORMADA POR SEPARADO. ATRIBUYE PERDIDA POPULARIDAD NORTEAMERICANA REINO UNIDO A GASODUCTO SIBERIANO Y FALTA CONFIANZA EN ADMINISTRACION REAGAN. COMENTA APOYO RESOLUCION MALVINAS CONTRIBUYE AGRAVAR DICHA PERDIDA.

3.- ''OBSERVER'':GOBIERNO DEBE INICIAR PREPARATIVOS NEGOCIACIONES PARA COMENZARLAS LUEGO CESE OFICIAL HOSTILIDADES Y ESTABLECIMIENTO GOBIERNO ELECTO EN NUESTRO PAIS.

4.- ''DAILY TELEGRAPH'': PUBLICO SIGUIENTES RESULTADOS ENCUESTA ''GALLUP'' SOBRE ACTITUD OPINION PUBLICA BRITANICA HACIA EE.UU. QUE COMPARA CON SIMILARES ANTERIORES. COMPULSA REALIZOSE ENTRE 27 OCTUBRE Y 1 DE NOVIEMBRE, SIENDO CONSULTADOS 943 INDIVIDUOS EN EDAD ELECTORAL.

A) 20 POR CIENTO CONSIDERA POSICIONES AMBOS PAISES HAN VENIDO ACERCANDOSE, CONTRA 50 POR CIENTO OPINABAN ASI EN JUNIO PASADO.
B) 25 POR CIENTO CONFIAN ''MUCHO O CONSIDERABLEMENTE'' EN CAPACIDAD Y PRUDENCIA EE.UU. TRATAR PROBLEMAS MUNDIALES, CONTRA 32 POR CIENTO ESA CATEGORIA EN JUNIO. CONFIANZA ES REDUCIDA MINIMA O INEXISTENTE PARA 69 POR CIENTO, CONTRA 65 POR CIENTO EN JUNIO PPDO.
C) 60 POR CIENTO CONSIDERAN SR. REAGAN ES UN MAL PRESIDENTE PARA EE.UU., CIFRA ''PICO'' COMPARADA CON 29 POR CIENTO, SEGUN DATO ENCUESTA FEBRERO/MARZO 1981.
PORCENTAJE ACTUAL DESCONTENTOS HALLASE FORMADO PRINCIPALMENTE POR QUIENES EN ESTA ULTIMA FECHA CARECIAN OPINION, (49 POR CIENTO) QUE HOY REDUJOSE A 17 POR CIENTO, CANTIDAD ESTIMAN ACTUALMENTE SE TRATA DE BUEN PRESIDENTE ALCANZA 23 POR CIENTO, CONTRA UN 22 POR CIENTO EN FEBRERO/MARZO 1981 Y UN PICO DE 31 POR CIENTO EN JUNIO CORRIENTE AÑO.
D) ARTICULO COMENTO PRINCIPAL FACTOR NEGATIVO RESIDE EN GASODUCTO SIBERIANO.

221

„ל"

B-X 4 3

EJEMPLAR Nº: 04

Fórm. Nº 46

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

S.I.D.E. Nº 10470

Buenos Aires, 17 de septiembre de 1982

PARTE DE INFORMACION Nº 155

PARA CONOCIMIENTO DE: SEÑOR JEFE II ICIA. DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA FUERZA AEREA.-

ASUNTO: GRAN BRETAÑA.-

SINTESIS: Traducción de un artículo publicado por el diario "FINANCIAL TIMES" el 06SET82, referente a los argumentos esgrimidos por GRAN BRETAÑA y la ARGENTINA para fundamentar sus reclamos de soberanía sobre las Islas MALVINAS.

AGREGADO: Lo indicado en el texto (tres fojas útiles).

VALORIZACION: B-2

S.I.D.E. 324	
Rúbrica	Código
2	446/77
1	3395/3
10	12865/42

DISTRIBUIDOR:

Ejemplar Nº 1: SEÑOR JEFE 2 DEL EMC
Ejemplar Nº 2: SEÑOR JEFE II ICIA DEL EMGE
Ejemplar Nº 3: SEÑOR JEFE 2 ICIA DEL EMGA
Ejemplar Nº 4: SEÑOR JEFE II ICIA DEL EMGFA
Ejemplar Nº 5: DIRE
Ejemplar Nº 6: ARCHIVO

La reivindicación legal sobre las FALKLAND.

Ahora que el público británico ha tomado distancia de las hostilidades en las Islas FALKLAND, las que desde abril a junio ocuparon cada pulgada del espacio periodístico y radial, es posible cuestionar las bases legales para un enfrentamiento armado, sin ser acusado de deslealtad o,incluso, de traición.

Cuando la ARGENTINA capturó aquella inhospitalaria tierra del Atlántico Sur, existía la creencia en GRAN BRETAÑA de que una indiscutida porción de territorio británico había sido ilegalmente tomada, sin más justificación que una simple proximidad geográfica.

Ya sea que el derecho internacional esté o no en condiciones para dar una respuesta a las reclamaciones rivales respecto de la soberanía sobre las islas, la ARGENTINA claramente no tenía derechos para tomar las islas por la fuerza. Si la ARGENTINA pudiese efectuar un reclamo válido sobre soberanía, únicamente podría reafirmarlo en el campo legal o político. No obstante, toda iniciativa para recurrir a la Corte Internacional de LA HAYA nunca fue más que una débil sugerencia, ya que la ARGENTINA no acepta la jurisdicción de esa corte y GRAN BRETAÑA proclamó que era inútil implicar a la corte para dilucidar un reclamo indiscutible, hecho por un país que no litigaría sobre el tema.

Cualquier acuerdo político sobre los reclamos rivales bajo los auspicios de las Naciones Unidas, que precedieron al lanzamiento y posterior uso de la Fuerza de Tareas para reafirmar la posesión británica, fue trabado por la declaración oficial, la que tozudamente afirmó que la soberanía británica se encontraba más allá de toda duda razonable y bajo ninguna condición podía ser negociada. Sin embargo, ¿es posible demostrar que la soberanía sobre las islas le corresponde a GRAN BRETAÑA? Nada menos que una respetada y autorizada organización como la Comisión Internacional de Juristas ha establecido en una de sus publicaciones que "el reclamo argentino no está tan falto de contenido como las declaraciones británicas lo pretenden mostrar".

La fuerza del reclamo británico reside en su indiscutida e ininterrumpida ocupación y en su ejercicio de la soberanía en tiempos recientes. La posesión de las islas está firmemente basada sobre 150 años de exclusiva posesión y 120 años de asentamiento británico concreto, frente a la virtual exclusión de cualquier persona de nacionalidad argentina.

Periódicamente, la ARGENTINA ha disputado las reivindicaciones británicas basadas en una prescripción adquisitiva, expresando que no sólo nunca dejó que sus derechos soberanos decayeran sino que además, año tras año y gobierno tras gobierno, ha reafirmado que la ocupación británica se había originado gracias a un

"despojo armado" de una parte del territorio argentino y que estaba en contra de sus "sentimientos nacionales".

El problema de esta respuesta a los reclamos británicos de soberanía estriba en la ausencia de documentación que respalde la posición de la ARGENTINA. Un documento oficial presentado por la misión argentina ante las Naciones Unidas establecía ingenuamente que "tomaría demasiado tiempo detallar las enormes reiteraciones de las reivindicaciones argentinas".

Fuentes oficiales han dado a conocer esporádicas protestas hechas por la ARGENTINA en estos 150 años y han existido presentaciones ante la ONU desde la segunda guerra mundial. Pero esa es una evidencia muy débil como para aseverar su soberanía.

En 1965 la Asamblea General aprobó la Resolución 2065, la que reconocía la existencia de un conflicto entre GRAN BRETAÑA y la ARGENTINA respecto de la soberanía sobre las islas e invitaba a los dos países a negociar sobre el tema a fin de resolver la situación, en bien de los intereses de los isleños.

A pesar de prolongadas discusiones no se pudo llegar a ningún acuerdo, al menos ninguno que fuese aceptable para los habitantes de las islas. GRAN BRETAÑA basó su posición en que los isleños eran los mejores jueces para determinar sus propios intereses (los que fueron claramente expresados: el deseo de permanecer británicos) y en que la ONU "jamás ha favorecido la descolonización de un territorio para que su pueblo sea entregado a un gobierno extranjero, a pesar de su persistente oposición".

El basar la causa sobre el principio de autodeterminación trae aparejado el tema de qué constituye un "pueblo", capacitado para ejercer tal derecho. No existe una definición mundialmente aceptada al respecto.

Una definición suministrada por un informe realizado por la Comisión de Derechos Humanos de la ONU adopta un principio que permitiría a ambos estados basar su reclamación sobre el terreno de la autodeterminación. Los principales elementos del término "pueblo" son que denota una "entidad social poseedora de una clara identidad y características propias y que implica la relación con un territorio, aun cuando el pueblo en cuestión haya sido incorrectamente desalojado de él y remplazado por otra población".

Esta definición, si es aceptada por el derecho internacional para la autodeterminación, nos lleva al período anterior a 1833 cuando las fuerzas británicas expulsaron a los argentinos. Y aquí la reivindicación británica es menos obvia.

Previo a los eventos de 1833 existió un asentamiento británico en las islas durante sólo 7 años y, durante 3 de ellos (desde 1771 a 1774), las islas fueron compartidas con los españoles. La cuestión central es determinar si el retiro británico en 1774 significó un abandono de su soberanía. Una placa dejada en Port Egmont por el comandante británico proclamaba que las Islas

225

FALKLAND pertenecían al Rey JORGE III. Por lo menos ésta fue una tenue afirmación de soberanía. El mejor punto de vista legal es considerar que hasta 1840 las islas fueron "res nullius" (tierra de nadie).

En 1820 la ARGENTINA estableció una colonia en las islas, mientras que ningún otro estado se presentó para proclamar su soberanía. Luego siguieron 13 años de gobierno argentino, hasta que los británicos desalojaron a los argentinos, quienes volverían 150 años después. En 1842 las Islas FALKLAND se transformaron en una Colonia de la Corona con un gobernador, un consejo ejecutivo y otro legislativo, organización que ha permanecido hasta la actualidad. El asentamiento importante en las islas comenzó en 1860 con la introducción de la actividad lanera.

Si 13 años de ocupación y gobierno argentinos pudiesen constituir un "pueblo" para los fines de la autodeterminación, existiría un fundamento para afirmar que la ARGENTINA adquirió una soberanía de la que fue ilegalmente despojada en 1833. El problema de tal argumento es que un concepto de derechos humanos, desarrollado en el siglo XX, resulta poco apto para resolver un tema de soberanía originado 100 años antes. Una ocupación que no fue perturbada durante 150 años, con pocos esfuerzos por parte de la ARGENTINA para reafirmar su reivindicación, sería decisivo en el mundo legal internacional de 1982.

Aún cuando la soberanía británica sobre las islas FALKLAND esté bien fundamentada, se puede cuestionar la afirmación británica durante las negociaciones posteriores a 1965 en el sentido de que un acuerdo con la ARGENTINA tenía que estar condicionado a los intereses, subjetivamente examinados, de los habitantes de las islas. La Comisión FRANKS dará su opinión sobre esta posición diplomática británica, al determinar la responsabilidad de las sucesivas administraciones británicas por no poder anticipar la invasión argentina del 02ABR.

226

HUNDIMIENTO DEL BELGRANO

227

Servicio Internacional Exclusivo de "El Universal"

Entretelones de la guerra de las Malvinas (I)

El Hundimiento del Belgrano Relatado por Tripulantes del Conqueror

Desmond Rice y Arthur Gavshon

Desmond Rice (escritor y empresario de vasta trayectoria en América Latina) y Arthur Gavshon, periodista internacional, revelan en el libro "El Hundimiento de Belgrano", de reciente aparición, los entretelones del ataque contra el crucero argentino. Los autores elaboraron su reconstrucción basándose en testimonios informales de tripulación del submarino Conqueror, cuya identidad protegen. El siguiente resumen del relato se ha hecho con la autorización de los editores, Secker & Warburg, de Londres.

(ALA) 30 de abril de 1982. En el Conqueror ya se sabía que la flotilla argentina que operaba en su zona de patrulla estaba compuesta por un viejo crucero sin sonar ni ASW (capacidad de lucha submarina), dos destructores anticuados y un buque tanque. Un blanco perfecto. El submarino llegó al área —aproximadamente 200 millas al suroeste de las Falkland (Malvinas) y 120 millas al Este de Tierra del Fuego— durante la tarde de un dia claro y soleado, con el mar tranquilo, el más sereno desde su llegada al Atlántico Sur. Un mensaje recibido al anochecer informó al comandante Wreford-Brown que el gobierno británico había decidido usar "mayor fuerza militar" y había ordenado la "destrucción" del portaaviones argentino, el 25 de mayo. Esta nave no estaba en el área patrullada por el Conqueror, y parecía evidente que el (submarino) Splendid se encargaría de la tarea. Durante la tarde se había registrado (en los equipos electrónicos de detección) lejanas huellas o señales de naves. El Conqueror se colocó en profundidad de periscopio a las 16. +1 de mayo de 1982. Las huellas de ayer resultaron ser de la flotilla que el Conqueror debía ubicar. Al promediar la mañana el submarino se acercó hasta apróximadamente 4.000 yardas (1 yarda equivale a 91 centimetros): el buque tanque estaba reaprovisionando al Belgrano y sus escoltas, y por consiguiente eran un blanco tentador, pero se encontraban fuera de la ZET (zona de exclusión total). Informes de inteligencia pronosticaban que la flotilla tenía el propósito de dirigirse hacia el norte, ingresando a la ZET, pero por el momento el Conqueror se limitó a seguirla, a unas 5 ó 6 millas de distancia, mientras las naves seguían su curso hacia el oeste.

El Conqueror había seguido al Belgrano durante toda la noche del 1 al 2 de mayo, a lo largo de una ruta paralela a la ZET. Aunque la ubicación del punto central de la ZET no había sido precisada oficialmente, si se lo colocara en el centro de Falkland Sound (Estrecho de San Carlos, entre las dos islas mayores) el Belgrano todavía estaría a unas 20 millas fuera del límite, avanzando a entre 10 y 13 nudos, sin practicar maniobras evasivas, sin sonar, utilizando sólo el radar.

***

El Conqueror entró en zafarrancho de combate apróximadamente a las 15 del 2 de mayo. Ninguno de sus tripulantes había disparado un torpedo en acción de guerra, y el tomar conciencia de lo que estaban a punto de hacer puso a todos en un estado de gran tensión. Pese a la protección del casco, podía sentirse el frío del Atlántico Sur, donde los sobrevivientes del Belgrano debían flotar. El comandante hizo ganar profundidad al Conqueror y lo ubicó aproximadamente a 4.000 yardas a babor del Belgrano, mientras éste mantenía el mismo curso, en línea recta, entre sus escoltas. A las 15.17, según el reloj del Conqueror —16.00 en el Belgrano— el comandante disparó 3 torpedos Mark 8. En la sala de control, todos guardaron silencio, contando los segundos. Cuando la cuenta llegó a 43, se escuchó la primera explosión.

***

Dos impactos. La sala de control fue un torbellino de hombres jubilosos. Wreford-Brown, en su puesto junto al periscopio de ataque, debió gritar sus órdenes: "10 abajo, estribor 30, adelante a media máquina, 150 revoluciones".

***

El Conqueror estuvo a punto de anotarse otro hundimiento, ya que el tercer torpedo, que pasó al lado del Belgrano, alcanzó al destructor Bouchard, pero no explotó. A las 16.20, el Bouchard envió el siguiente mensaje a Comodoro Rivadavia: "Bouchard bajo ataque. Impacto de torpedo, sin explosión. Comienzo maniobra de retirada". Debe haber sido el destructor Piedra Buena, entonces, la nave que dejó caer una bomba de profundidad, tan cerca del Conqueror que forzó al comandante Wreford-Brown a iniciar una desesperada maniobra de evasión. Si sumergió a 500 pies y durante una hora lanzó al submarino a toda velocidad, mientras la tripulación guardaba absoluto silencio, sin saber cuándo esperar otra explosión.

***

El Conqueror había estado navegando en curso evasivo por una hora. El comandante decidió volver a profundidad de periscopio, aproximadamente a 20 millas del sitio donde había torpedeado al Belgrano. El submarino disminuyó su velocidad y estaba preparándose para emerger cuando otra explosión lo forzó a escabullirse nuevamente. La tripulación quedó atónita y atemorizada. No se había registrado señales de sonar de los destructores. ¿Cómo explicarse, entonces, el hecho de haber sido localizados? Tal vez los argentinos estaban utilizando aviones Neptune, con boyas Jezebel. El Conqueror continuó su maniobra evasiva por otra hora, hasta que alcanzó una posición a 30 millas del datum (lugar del hundimiento, en la jerga naval). En esta ocasión emergió a profundidad de periscopio sin respuesta enemiga y transmitió la novedad de que había torpedeado y probablemente hundido al general Belgrano. El comandante de la flota informó a Wreford-Brown que el gobierno de Su Majestad había "autorizado la destrucción de todas las naves argentinas".

El capitán (de Navío Héctor Elías) Bonzo, comandante del Belgrano, tenía una pregunta (a los autores del libro): "Hay algo que me desconcierta. Ustedes, anglosajones, supuestamente son muy lógicos. Yo, mero latino, creí que una Zona de Exclusión tiene el propósito de advertir que si uno está dentro de ella, será objeto de ataque. Si uno, en cambio, está fuera de ella, no será atacado. Pero si uno va a ser atacado en cualquier caso, entonces contésteme, ¿por qué establecer una Zona de Exclusión?"

Christopher Wreford-Brown aparentemente se hizo la misma pregunta. Ha dicho que sus órdenes eran atacar al Belgrano sólo si la nave ingresaba en la ZET. Siguió al Belgrano por "más de 30 horas" —en realidad desde que captó las primeras huellas del crucero y sus escoltas, aproximadamente a las 16 del 30 de abril— y de inmediato informó a sus superiores, esperando instrucciones. El hecho de que Lewin (el almirante que gestionó y obtuvo el permiso del Gobierno para hundir al Belgrano) debiera solicitar autorización para cambiar las Normas de Combate, indica que la interpretación de ambos capitanes era la correcta.

("The Sinking of the Belgrano", editado por Secker & Warburg, Londres. Este artículo se distribuye con autorización.)



INFORME PERIODISTICO Nº 51

THE OBSERVER 25/3/84

L

Belgrano was heading for home

SIR, — With regard to the sinking of the Belgrano, Mr Winston Churchill's knowledge of the Principles of Navigation seems somewhat tenuous to say the least (Letters, last week).

Some years ago, as the Government air pilot in the Falklands, I often flew the Norseman sea-plane from Port Stanley to New Island and Beaver Island. These are on the western edge of the Falklands. To return to Stanley it was necessary to set course in an easterly direction. Had the aircraft been flown on a westerly heading, similar to the Belgrano's course, it would have eventually arrived at the coast of Argentina, some 300 miles distant.

At no time did the Belgrano enter the Exclusion Zone. Before being sunk, it had been shadowed by the submarine Conqueror for over 30 hours. When sunk it was maintaining a westerly heading, moving ever farther from the British ships, which were stationed well to the east of Port Stanley.

Its sinking, far from saving lives, signalled the start of the bloodshed, and resulted in the deaths of Falkland Islander, British and Argentine alike. At a subsequent United Nations assembly it was condemned by all the member States.

It was an act ordered by a Conservative government purely for political gain. The Falkland Islanders are a kindly hospitable people, quite the opposite in character to the 'Gotcha' mentality of some jingoistic politicians.

Frank J. Devrell,
Bristol.

★

Winston Churchill dismisses the suggestion that by sinking the Belgrano the Government effectively sabotaged the Peruvian peace proposals.

Whether he is right or not, we must make clear exactly why the order for the Belgrano to be sunk was given at that time. We happen to know, through Tam Dalyell's careful questioning of the Government, that far from being a threat the Belgrano was more than six hours from the Task Force when sunk. Moreover, it had been followed for 30 hours or more by the submarine Conqueror; long enough to establish that it was heading for home.

The Government had professed throughout to be seeking a peaceful solution to the crisis and to this end Francis Pym was negotiating in New York when news came that the Belgrano had been sunk, outside the Exclusion Zone, with the loss of over 300 Argentines. This was at a time when peace proposals were near completion. The Government must have been aware of the peace proposals so why, with the Belgrano not an immediate threat to the Task Force and being carefully followed, was the order to sink given?

The failure of the Government to answer critics on the Belgrano can only give credence to the charge that by sinking the Belgrano, the Government deliberately sabotaged the peace proposals and made war inevitable.

Duncan Paterson,
N8.

★

Winston Churchill's letter on the Belgrano is bluster.

Until the Prime Minister and Mr Parkinson — for, as Alan Watkins tells us, he is back in the fold — can produce explanations for Rice and Gavshon's carefully documented facts, the demand for a judicial inquiry under the procedures of the 1921 Act will grow.

Tam Dalyell,
House of Commons.

Comodoro JOSE BENJAMIN VIDELA
Agregado Aeronàutico en la
República Federal de Alemania

229

INFORME PERIODISTICO Nº 96

LATIN AMERICA REGIONAL REPORTS 9/3/84

FOR THE RECORD

Sinking of Belgrano resurfaces

WAS IT KNOWN SHE WAS IN RETREAT?

A report circulating in London in mid-February, and first picked up by *Informe Latinoamericano* (IL-84-07) has revived the debate over the sinking of the Argentine cruiser *ARA General Belgrano* on 2 May 1982 —which several analysts say frustrated a peace agreement virtually secured by the Peruvian President, Fernando Belaúnde.

The report began to circulate only days before the publication of a new book on the subject —*The Sinking of the Belgrano*, by Arthur Gavshon and Desmond Rice; Secker & Warburg, £8.95— and the announcement that Labour MP Tam Dalyell was to submit a new motion to the House of Commons questioning the British government's account of the action.

According to this version, the British prime minister, Margaret Thatcher, issued the order to sink the cruiser five hours after confirmation had been received that the ship was heading back towards the Argentine mainland. The sequence of events, according to this version, was as follows:

Friday 30 April: ☐ 04:00 — The British nuclear submarine *HMS Conqueror* picks up the *ARA General Belgrano* on sonar.

Saturday 1 May: ☐ Early morning — *HMS Conqueror* approaches to within 4,000 yards of the *ARA General Belgrano* as the cruiser refuels at sea. ☐ Noon — *ARA General Belgrano* sails on a course of 280 degrees, with *HMS Conqueror* in pursuit at a distance of 10,000 yards. ☐ 20:07 — The Argentine flagship, the aircraft carrier *ARA 25 de Mayo*, sends a coded signal to the *ARA General Belgrano*, ordering it to return to port. The signal is intercepted by a high-frequency Marconi AD470 receiver on a British Nimrod airplane; it is relayed to Ascension Island and passed on immediately to Britain's Government Communications Headquarters (GCHQ), the electronic intelligence centre, in Cheltenham, Gloucestershire. It is decoded in 90 seconds and relayed to the war cabinet in London.

Sunday 2 May: ☐ 01:19 — *ARA General Belgrano* receives a signal from Argentine naval operations base on the mainland, confirming the order to return to port. The message is intercepted, relayed and decoded in the same fashion as the first one. ☐ 14:00 — *HMS Conqueror* receives the order to sink the *ARA General Belgrano*.

Argentine version: An account based on a record of Argentine naval communications (by Oscar Raúl Cardoso, Ricardo Kirschbaum and Eduardo van der Kooy, in *Malvinas: la trama secreta*) puts the order to withdraw later than this recent version. It says the *ARA General Belgrano* with its two escorts formed part of the GT3, one of three naval task forces, which on Saturday 1 May, at 15:55, were ordered to launch a 'massive attack' on the British fleet, which had been reported as lying close to Puerto Argentino (Port Stanley), engaged in support of a landing. At 00:50, when the task forces were close to the limit of the 'exclusion zone', they were ordered to withdraw by the commander of the South Atlantic theatre, Admiral Juan José Lombardo. The British landing had not materialised. At 12:48 on 2 May, the commander of the Argentine fleet, Admiral Gualter Allara, on board the *ARA 25 de Mayo*, received the coded signal, *'Traiga flota de Juan a Ricardo'* —return to safeguarded zone. At 12:58 the mainland-based theatre command signals to the GT3 (the *ARA Belgrano*'s task force), *'Grupo de Tareas 3 traer de Luis a Miguel'* —return to its specific safeguarded zone. At 16:20 one of the GT3 escorts, the destroyer *ARA Bouchard* signalled that the task force had come under a torpedo attack.

230



"INVESTIGACION POR EL HUNDIMIENTO DEL "BELGRANO".

Untersuchung über Belgrano-Versenkung verlangt

LONDON, 5. Mai (dpa). Mehr als 150 Abgeordnete der britischen Labour-Opposition verlangen die Einsetzung eines Untersuchungsausschusses über die umstrittene Versenkung des argentinischen Kreuzers „General Belgrano" im Falkland-Krieg. Nach Angaben vom Donnerstag haben die Parlamentarier einen entsprechenden Antrag unterzeichnet. Die „Belgrano" war am 2. Mai 1982 außerhalb der von London verkündeten 150-Meilen-Sperrzone mit einem Torpedo abgeschossen worden.

LONDRES, 5 de mayo (dpa) Más de 150 diputados de la oposición (Partido Laborista británico) exige que se nombré una comisión de investigación que se ocupe del discutido hundimiento del crucero argentino "General Belgrano" ocurrido durante la guerra por las Malvinas. Los parlamentarios firmaron tal petición el jueves pasado. El "Belgrano" fue hundido el 2 de mayo de 1982 por un torpedo, fuera de la zona de exclusión determinada por Londres.

৯৩১

RECORTES PERIODISTICOS

TICO PUBLICADO EN EL DIARIO "EL UNIVERSAL" DE LIMA (PERU)

10 de Diciembre de 1983

clusivo de "El Universal"

amentario británico

ue Mintiendo Malvinas

ıez Elizondo

a la revista especializada argenti- . de las Malvinas y de sus conoci- del Belgrano—, el presidente pe- guna vez voy a dar a conocer el entrevistador Félix Luna. n, quien se lo contó al destacado ubre, ambos llegaban a Lima en e una valiente y dramática pelea vuelva a imperar en el gobierno ndalosamente a la opinión pública a cabal conocimiento del plan de Belgrano "por razones militares". base de una "trivialización" de la iry fair" (volátil) dice.

que le gustara la propuesta peruana. Ella tuvo que crear un incidente —escojo mis palabras cuidadosamente— para burlarla. Los torpedos que ordenó se lanzaron contra la paz, contra sus colegas que querían su renuncia y especialmente contra Francis Pym que pudo haberla reemplazado. Así, no se trataba, sólo, de las elecciones de junio, sino de su posición en el partido. Perseverar en la guerra le convenía tanto como al general Galtieri le convino emprenderla. Hay una curiosa confesión de esto en la conferencia anual del Partido Conservador de Escocia, del 8 de mayo de 1982, donde ella reconoció que prefería entendérselas con las grandes cuestiones de principios, como esa crisis, antes que con las fastidiosas cuestiones sobre salarios o seguridad social.

—¿Diría usted que la propuesta peruana mantiene un grado de vigencia?

—Una vez que se ha derramado sangre es mucho más difícil armonizar a las partes en conflicto. Pero mi empeño obedece a que no hubo solución militar ni de ninguna especie y las cosas se han agravado. Basta pensar en cómo se plantea, ahora, la cuestión del poder nuclear en la zona. Como científico informado, no tengo razones para dudar de la afirmación argentina según la cual ellos están capacitados para producir artefactos nucleares. Las implicancias son perturbadoras, para decir lo menos. Los que tienen acceso a esas armas pueden hacer uso de ellas. Yo pienso que la señora Thatcher, para horror de la Marina, consideró esa posibilidad de una derrota. Por eso, debe ventilarse toda la verdad sobre la propuesta peruana. En política, la verdad cuenta.

—Hay otro elemento nuevo: en agosto, líderes de la multipartidaria argentina y de la Alianza Democrática chilena reclamaron de sus gobiernos militares "la pronta suscripción de un tratado de paz", obviamente en relación con el conflicto del Beagle. También señalaron que, recuperada la democracia en ambos países, Argentina estaría en mejores condiciones para hacer reconocer sus derechos en las Malvinas. ¿Esto no debilita aún más la posición política y militar de Gran Bretaña?



—No estoy totalmente seguro de cómo responder a eso. Se relaciona, a mi juicio, con el comportamiento de los chilenos durante la guerra. Yo creo que contemporarizaron con los británicos, pero fue claro que no quisieron crearse ninguna dificultad respaldándonos. También está el problema de la venta de armas a gobiernos como el del general Pinochet. Su pregunta es muy geopolítica.

—Y al subsecretario de Estado Tory Raymond Whitney le parece —así lo ha escrito— "totalmente irrelevante".

—Yo lamento mucho que Ray trivialice este asunto.

—Parece que también hubo trivializaciones en su Partido Laborista. Michael Foot apoyó el envío de la flota y usted mismo debió renunciar a su cargo de vocero opositor en Ciencia.

—Foot, a quien respeto mucho, nunca pensó que la flota iría más allá del Canal de la Mancha. Creo que su actitud de apoyo se debe a su experiencia de la Segunda Guerra. El escribió un libro atacando a Chamberlain, por no haberse enfrentado a los dictadores fascistas como Hitler. Obviamente, vio un paralelo entre la invasión de las Falklands y la situación de los años 30. En cuanto a mí, me considero tan patriótico como cualquiera en Gran Bretaña, y por eso creo que la verdad cuenta en política. También creo que nuestra obligación, como parlamentarios, no es apoyar automáticamente a nuestros combatientes, sino ayudarlos con nuestro mejor juicio. En el fondo, esto se relaciona con un fenómeno generalizado en Gran Bretaña, al menos hasta antes de la guerra: la profunda ignorancia sobre todo lo que significa Sudamérica y el mundo hispánico en general. La mayoría pensaba que era un simple asunto de fascistas de ultramar. Me satisface pensar que mis electores de West Lothian han comprendido y apoyado decididamente mi actividad. De hecho, he sido reelegido.

—Pero entiendo que usted no viene en misión de partido. ¿O sí?

—He venido por mi cuenta y —me interesa dejar constancia de esto— costeándome todos mis gastos, que ascienden a 516 libras esterlinas.

—¿Y usted cree, realmente, que acá existen documentos inéditos que verificarían sus acusaciones?

—No es cuestión de creer. Sabemos que existen. Hay pruebas acá, en Lima, de que el gobierno británico estuvo informado cada media hora sobre la propuesta peruana.

—¿Espera que el Presidente se los enseñe?

—No espero, porque he viajado mucho, que el presidente Belaúnde me diga "aquí están las copias de esos documentos". Las cosas no suceden así. Tampoco quiero ponerlo en ninguna situación difícil, porque éste es un asunto que aún no ha concluido. Pero quiero ser muy claro en cuanto a la importancia de que se den a conocer, para que la Primer Ministro británica acceda a negociar. Si ella no accede, correríamos el riesgo de un conflicto más grave entre Gran Bretaña y Latinoamérica. Y yo quiero que mi país tenga buena reputación y una relación saludable con esta región. En este sentido, de lo que se trata es de revelar esta cruda y difícil verdad, sabiendo que es el Presidente quien debe decidir cómo manejar su propia información.

El viernes 28 de octubre, por la tarde, este caballero de la escocesa figura fue recibido por Fernando Belaúnde. La entrevista duró una hora y quince minutos. El mandatario peruano produjo una excelente impresión a Dalyell, pero no hubo versión de lo conversado. El sábado de madrugada partió de regreso a su país, para continuar su "yo acuso". Evidentemente, Dalyell no cree para nada en ese lema según el cual "my country, right or wrong", porque hay que tener coraje para perseguir una verdad que puede descalificar una guerra nacional victoriosa. Por tanto, mal podría tratarse de una simple vendetta. Cualquier hispanoamericano tendría que apreciar su pesquisa como una noble quijotada, que honra la mejor tradición política del viejo león británico. Cosas de gringo, claro, que obligan a saludar.

223

Servicio Internacional Ex

LIMA, (ALA). —

Acusaciones de un parl

Thatcher Sigu Sobre las

José Rodríg

La pista la dio una entrevista del presidente Belaúnde Terry de Perú na "Todo es Historia", de marzo de este año: a propósito de la guerra dos "siete puntos" para un arreglo —torpedeados por el hundimiento ruano decía tener documentos inéditos de primera importancia. "Al último documento inglés, el que remití por télex a Galtieri", dice a su

Esto lo leyó el académico argentino de Cambridge Guillermo Mak parlamentario laborista Tam Dalyell y así fue como, a fines de oct busca de las evidencias sumergidas. Para Dalyell, esto forma parte que viene dando, desde que se iniciara el conflicto, para que la ética británico. A su descarnado juicio, Margaret Thatcher ha mentido esca respecto a esta guerra. Entre otras cosas, por haber negado que ten Belaúnde y de sus circunstancias, antes de dar la orden de hundir al Para Dalyell, lo que hubo fueron razones de política menuda, sobre la iniciativa peruana y de su viabilidad. Se la trató como una tentativa "

TARDE del 12 de mayo de 1983 en el palacio de Westminster en Londres. Ese desgarbado perro de presa laborista que es Tam Dalyell tiene, por fin, a Margaret Thatcher a tiro de pregunta. Para evitar excesos hepáticos, la trae escrita, dirigiéndose a ella en tercera persona —como corresponde—, en un estilo típica y alambicadamente británico.

—¿No es espantosamente cierto que aquellos hombres que murieron en el Belgrano y en el Sheffield, murieron debido a que ella estaba preocupada porque, si el tratado se hubiera perfeccionado, el Partido Conservador la habría reemplazado por su canciller, poniendo a éste en Downing Street?

Ante esta educada imputación de una atroz hecatombe, la férrea Margaret cuida su reacción. Ya la han acusado de adoptar un tono cercano a la histeria; cada vez que se le menciona el plan de paz elaborado por el presidente peruano Belaúnde Terry, antes de que la guerra de las Malvinas llegara a su clímax. Y ahora Dalyell le está diciendo que ese plan estaba en camino de convertirse en tratado y que, para impedirlo, ella ordenó hundir el buque insignia de la Armada argentina. "Los planteamientos del honorable caballero son completamente ridículos", responde la dama mordiendo cada palabra. Luego, repite la versión oficial, obviando cualquier detalle:

—El Belgrano fue hundido por razones militares y su amenaza era real. Las noticias de la propuesta peruana no llegaron a Londres sino después del ataque...

Por lo visto, el cincuentón Dalyell —que además es un científico social prestigioso— no quedó satisfecho. Pasando por sobre el liderazgo de su propio partido y enfrentando los ataques que debe esperar quien no se deja seducir por las trompetas del chauvinismo, el tozudo escocés siguió investigando. A la fecha, ya ha publicado un libro sobre la materia (One's man Falklands...), que es de un rigor apabullante. Difícilmente podría demolerse mejor la argumentación que condujera a lo que él llama "la guerra de la señora Thatcher". En este plan de pesquisas estuvo la semana pasada en Lima, con el confeso objetivo de acceder a supuestos documentos secretos del presidente Belaúnde y/o de solicitar su publicación. Desde el viejo y poco ostentoso hotel Maury tomó contacto con este periodista, a quien conociera en el otoño londinense de 1982, a la muy británica hora del té en su Cámara de los Comunes. Lo que sigue es la síntesis de más de tres horas de conversación, sobre lo que los gobernantes Tories consideran una "desgraciada vendetta personal de Dalyell".

Sr. Dalyell: de acuerdo con sus investigaciones, el hundimiento del Belgrano es el gran esqueleto en el armario de la guerra de las Malvinas. Por lo visto, usted no cree en las "razones militares" que invocó la Primer Ministro.

—Usted toda el punto clave. Con distintas y sucesivas rectificaciones en los hechos, el gobierno ha expresado que esa acción fue ordenada por razones militares. Esto no es efectivo.

Dalyell inicia una exhaustiva enumeración de las contradicciones de su gobierno, a partir de su primera versión, según la cual el barco argentino fue detectado y hundido el domingo 2 de mayo, cerca de las 20 hs. de Londres, "justo fuera del límite" de la zona de exclusión total (ZET) de 200 millas, por presentar "una amenaza significativa" para la Fuerza de Tareas. En primer lugar, el crucero había sido detectado por lo menos 30 horas antes y, al momento de ser torpedeado por el submarino nuclear HMS Conqueror, estaba a casi 60 millas de la ZET y se dirigía hacia Ushuaia. Además el barco británico más próximo etaba a 350 millas y el alcance de sus cañones —no portaba misiles— era de apenas 13 millas. En segundo lugar, la urgencia operativa, según las reglas del combate naval, quedaría descalificada por el simple hecho de que las largas horas de seguimiento del objetivo se resolvieron con una orden dada desde Londres, por el gabinete de guerra. Esto elimina, desde luego, la hipótesis piadosa de un submarinista termocéfalo. Tercero, no sería efectivo que el Belgrano y sus dos escoltas (que no fueron atacadas) seguían un rumbo zigzagueante. Durante el seguimiento, el crucero sólo cambió su curso desde 290 a 280 grados, haciendo más evidente, sobre la carta, que su proa apuntaba hacia su propia base. Cuarto, las órdenes navales argentinas fueron captadas tanto por la Fuerza de Tareas como por los servicios de inteligencia norteamericanos y, si hubieran sido prueba de una amenaza, el gobierno británico ya las habría exhibido. Finalmente. El conocido periodista británico Paul Footk, que investigó minuciosamente el caso, reconoció en el New Statesman que las dudas de Dalyell eran justificadas y que, si la encuesta de la Comisión Franks se hubiera extendido a los hechos posteriores al 2 de abril de 1982, la Primer Ministro no habría encontrado tan placenteras conclusiones.

—Por tanto, usted insiste en que se trataba de torpedear la propuesta de Belaúnde... ¿No es verosímil la señora Thatcher cuando dice que sólo la conoció tres horas después del hundimiento del Belgrano?

—Es una maldita mentira ("bloody lie"). Lo que pasa es que cuando se miente de esa manera, sobre asuntos tan graves, la gente piensa que es imposible tanta audacia. Mire usted: el establishment británico es básicamente decente, pero el engaño es el sello de esta dirigencia. Por primera vez en su historia Gran Bretaña ha sido dirigida por gangsters. Durante mis 21 años como miembro del Parlamento nunca he visto nada parecido al modo en que esta mujer conduce nuestro gobierno.

—Usted ha dicho "gangsters"... ¿He oído bien?

—Aclaremos: cuando hablo de "gangsters", no me refiero al Parlamento Conservador, sino a Thatcher y a Parkinson. Sí, el mismo que dejó embarazada a su secretaria. Y de paso, si Thatcher lo defendió en una primera instancia, fue para que él no se sintiera impulsado a revelar todas sus trapacerías. Parkinson era el más cercano a ella. Volviendo a su pregunta, está claro que ella estaba bien informada sobre la propuesta peruana y que ésta no era gaseosa ("airy fairy"), sino muy honesta y extremadamente bien estructurada. La única base para la paz, en mi opinión.

—¿Paz que ella no quería por motivos electorales?

—Lo cierto es que nadie esperaba

INFORME PERIODISTICO Nr.: 218

PERIODICO: REVISTA "DER SPIEGEL"

FECHA: 6.9.82

TITULO: "INGLATERRA- AUN SUFICIENTEMENTE JOVEN"
El ministro de Defensa renuncia. Podría haber evitado la guerra-Falkland?

Fueron diez minutos embarazosos para John Nott los que transcurrieron frente al portal del Ministerio de Defensa de Londres mientras esperaba a un invitado, el jefe de gobierno de Nueva Zelanda, Robert Muldoon. Las cámaras de televisión comenzaron a zumbar, Nott comenzó a fregar sus manos tímidamente. Los reporteros lo asediaron a preguntas - Nott se hacía el sordo. Así comenzó y terminó el martes pasado una pública salida en escena, que durante la noche anterior evitó concientemente. Recién en las noticias de la noche - e inclusive allí en forma de un corto 'Statements'- los británicos se enteraron de que su ministro de Defensa terminará con la política en las próximas elecciones parlamentarias.

El conductor de la Matanza- Falkland hizo saber que "volverá al mundo de los negocios", con 50 años es "suficientemente joven como para poder disfrutar de una nueva carrera".

Con ésto, Nott sorprendió totalmente al Reino - con excepción de la primer ministro que sostuvo que ya en diciembre pasado tenía conocimiento de esta sensación. En ese entonces Nott le comunicó su decisión, "lamentandolo mucho presonalmente", sólo que la guerra en torno a las Falkland impidió que se diera a publicidad con anterioridad.

La primer ministro que en 1979 incorporó en su Gabinete a Nott, recibió la noticia de la determinación de éste no en forma inoportuna. Desde su regreso de su domicilio de vacaciones en Suiza, ella medita sobre un cambio en su equipo de gobierno que Nott posiblemente abandonaría en enero.

Sobre todo, Nott quiere evitar una deshonra para su jefa que podría heredar el ministro de Defensa a fines de este año. A más

tardar, para Navidad una Comisión de Investigación sobre las Falkland deberá determinar si la batalla fue superflua y evitable porque los ministros de Londres hicieron caso omiso del avance argentino o si lo interpretaron mal.

No el ministro del Exterior, Lord Carrington -que inmediatamente después del desembarque renunció ("esto es una cuestión de honor")-, sino Nott sería el principal culpable si se comprobara que él fue avisado a tiempo -por el almirante de la flota, Sir John Fieldhause.

El jefe de la Royal Navy aconsejó enviar "Como medida preventiva", submarinos de caza británicos a las aguas antárticas ya desde el 19 de marzo en que los chatarreros argentinos llegaron a las Georgias del Sur. Dos semanas antes de la ocupación de Puerto Stanley, nuevamente Lord Carrington fue el que solicitó que se abriera el juego con el submarino Trumpfs, según se lee en el periódico de los domingos "The Observer", del mismo modo que Sir John, sin resultado. Los dos submarinos atómicos "Conqueror" y "Spartan" fueron enviados más tarde, tanto que no pudieron parar la invasión del 2 de abril.

También Nott tenía preparada su renuncia al cargo pero Thatcher no dio su aprobación. Nitt,-llamándole por su nombre de pila dentro del gabinete "a Ud. lo necesitamos".

Por el contrario, el antes oficial gurkha quizo librarse siempre de una influyente coalisión entre almirantes, banqueros-toristas y políticos de la oposición laborista. Politicamente hostiles, alcanzaron su meta pudiendo anular la compra de cohetes atómicos americanos del tipo "Trident II"- un proyecto de 40 mil millones de marcos, arreglado por Nott quien para su financión después del éxito en el Atlántico Sur, quizo reducir el número de barcos de la Royal Navy.

Prometió que para reemplazar las cuatro fragatas hundidas por la Argentina y los destructores; no venderían el portaaviones a Australia y no desguazarían los barcos madre de desembarco "Fearless" e "Intrepid". Anunció a su vez que dos fragatas más serían construídas.

Todo eso, con un signo menos eb el balance de la flota, no pudo calmar al adversario, quienes solicitaron le sea devuelto a la Royal

Navy el antiguo rol que desempeñaba en el concepto de defensa británico y renunciar al "Trident II".

Aun le queda un consuelo: en el mes de octubre volaría como primer miembro del gobierno a las Flaklands donde se uniría a un desfile de tropas londinense con mil soldados malvinenses. El show tiene lugar en el centro de finanzas de la ciudad, futuro lugar de trabajo de Nott.

Comodoro CARLOS FELIPE BLOOMER REEVE
Agregado Aeronàutico en la
República Federal de Alemania



betroffenen europäischen Außenministern zusammensetzen. Doch einen Verzicht auf ihre Geschäfte mit dem Osten werden die Europäer dem Amerikaner kaum vorschlagen.

Denn die europäischen Regierungen wissen sich im Einklang mit der herrschenden Meinung in den Unternehmen ihrer Länder. Der Schuß Reagans, warnt der Präsident des Deutschen Industrie- und Handelstages, Otto Wolff, könne leicht „nach hinten losgehen". Reagans Politik schwäche nicht nur das westliche Bündnis, sondern schade auch der internationalen Arbeitsteilung.

Die deutschen Unternehmen scheinen bereits dabei zu sein, die Konsequenzen aus dem ärgerlichen Streit zu ziehen. Viele Firmen, erklärte Siegfried Mann vom Bundesverband der Deutschen Industrie, würden prüfen, ob es sinnvoll sei, bei bestimmten Aufträgen mit amerikanischer Technik zu arbeiten.

ENGLAND

Noch jung genug

Verteidigungsminister Nott gibt auf. Hätte er den Falkland-Krieg vermeiden können?

Es waren zehn peinliche Minuten für John Nott, als er vor dem Portal des Londoner Verteidigungsministeriums von einem Bein aufs andere trat, um auf einen Gast, den neuseeländischen Regierungschef Robert Muldoon, zu warten. Fernsehkameras surrten – Nott rieb verlegen seine Hände. Reporter bedrängten ihn mit Fragen – Nott stellte sich taub.

So begann und endete vorigen Donnerstag ein öffentlicher Auftritt, den Nott am Vorabend bewußt gemieden hatte. Erst in den Spätnachrichten, und auch da nur in Form eines kurzen Statements, erfuhren die Briten, daß ihr Verteidigungsminister bei der nächsten Parlamentswahl Schluß macht mit der Politik.

Er werde, so ließ der Falkland-Schlachtenlenker mitteilen, „in die Geschäftswelt zurückkehren", mit 50 Jahren sei er noch „jung genug, um eine neue Karriere genießen zu können".

Damit hatte Nott das Königreich völlig überrascht – mit Ausnahme der Premierministerin, die behauptete, von der Sensation schon im vergangenen Dezember gewußt zu haben. Nott habe ihr, „sehr zu meinem persönlichen Bedauern", bereits damals seine Entscheidung mitgeteilt, nur der Falkland-Krieg habe eine frühere Bekanntgabe verhindert.

Der Premierministerin, die den knorrigen Nott 1979 in ihr Kabinett aufgenommen hatte, kommt der Beschluß des Aussteigers gar nicht ungelegen. Seit ihrer Rückkehr aus dem Schweizer Urlaubsdomizil grübelt sie über eine Umbildung ihrer Regierungsmannschaft nach, die Nott, mutmaßlich im Januar, verlassen wird.

Doch vor allem möchten Nott samt Chefin eine Schmach abmildern, die den Verteidigungsminister Ende dieses Jahres überkommen könnte. Bis Weihnachten soll eine Falkland-Untersuchungskommission befunden haben, ob die Schlacht im Südatlantik überflüssig und vermeidbar war, weil Londoner Minister den argentinischen Invasionsaufmarsch nicht rechtzeitig erkannt beziehungsweise falsch gedeutet haben könnten.



237

Nicht etwa Außenminister Lord Carrington, der gleich nach der Landung ohne Zögern zurücktrat („das ist eine Ehrensache"), sondern Nott wäre der Hauptschuldige, wenn sich bewahrheiten sollte, daß er rechtzeitig gewarnt worden war – und zwar vom Admiral der Flotte, Sir John Fieldhouse.

Der Royal-Navy-Chef hatte schon nach dem Landgang argentinischer Schrottwerker auf der Gletscherinsel Südgeorgien am 19. März geraten, „als Präventivmaßnahme" britische Jagd-U-Boote in die antarktischen Gewässer zu entsenden. Zwei Wochen vor der Besetzung von Port Stanley sei es dann auch Lord Carrington gewesen, so meldete die Sonntagszeitung „The Observer", der ein Ausspielen des U-Boot-Trumpfs verlangt habe, wie Sir John vergebens. Die beiden Atom-U-Boote „Conqueror" und „Spartan" wurden erst so spät losgeschickt, daß sie die Invasion am 2. April nicht hatten stoppen können.

Zwar hatte daraufhin auch Nott bußfertig den Rücktritt eingereicht, doch Margaret Thatcher ließ ihn nicht gewähren. „Nit", so sprach sie Nott damals mit seinem Kabinettsspitznamen an, „Sie werden gebraucht."

Loswerden wollte den ehemaligen Gurkhaoffizier hingegen schon immer eine einflußreiche Koalition aus Admiralen, Tory-Hinterbänklern und Politikern der Labour-Opposition. Politisch einander sonst spinnefeind, vereinte sie das Ziel, den Kauf amerikanischer Atomraketen vom Typ „Trident II" rückgängig zu machen – ein 40-Milliarden-Mark-Projekt, arrangiert von Nott, der zur Finanzierung auch noch nach dem Sieg im Südatlantik die Zahl der Royal-Navy-Schiffe reduzieren wollte.

Zwar versprach er, die von Argentinien versenkten vier Fregatten und Zerstörer zu ersetzen, den Flugzeugträger „Invincible" nicht an Australien zu verkaufen und die Landungsmutterschiffe „Fearless" und „Intrepid" doch nicht zu verschrotten. Er kündigte sogar an, zwei Fregatten zusätzlich zu bauen.

Das aber, unterm Strich noch immer ein Minus in der Flottenbilanz, konnte die Widersacher nicht besänftigen. Sie forderten, der Royal Navy wieder die jahrhundertealte Schlüsselrolle im britischen Verteidigungskonzept zu geben und auf die „Trident II" zu verzichten.

Weitere Milliarden für die ersehnten Schiffsneubauten sollen bei der Rheinarmee gespart werden. „Dafür findet sich seit Falkland eine Kabinettsmehrheit", sagt ein Topbeamter im Verteidigungsministerium. „Nott war klar, daß er sich vergebens um die Quadratur des Kreises mühte."

Ein Trost bleibt ihm: Im Oktober darf er als erstes Mitglied der Regierung zu den Falklands fliegen, im Anschluß an eine Londoner Siegesparade mit 1000 Falkland-Kämpfern. Die Show findet im Finanzzentrum der City statt, Notts künftigem Arbeitsplatz.

Perilous Argentine Rearming

By César A. Chelala and José F. Westerkamp

Considerable arms purchases by the Argentine military raise the possibility of another conflict at the southern tip of the continent. Developed countries that support this buildup with sales and unconditional financial credits should reconsider their careless policies before it is too late.

Argentina has recently purchased 10 Mirage III fighters, 12 Xavante planes, 4 modern frigates, 4 destroyers, [illegible] submarines and 9 French Super Étendard fighter-bombers — each plane with a complement of Exocet missiles similar to the ones used against the British during the Malvinas (Falklands) conflict. Peru, Brazil, West Germany and France are among the suppliers. In addition, Austria has provided 157 tanks and Israel an undetermined number of Dagger war planes.

The cost of this armada is estimated by the British magazine New Scientist to be around $2 billion. When this is added to Argentina's own construction of Pucará planes, TAM tanks and corvette gunboats, the total estimated cost of the matériel amounts to several billion dollars.

These purchases come at a time when Argentina's economy cannot support them: The external debt is more than $43 billion, more than six times higher than when the military took power in 1976, and for the last year inflation has clipped along at 287.5 percent. Now, to make matters worse, floods have devastated the fertile northeast region of the country, creating 200,000 homeless and losses of some $300 million.

There are three possible explanations for these arms purchases: to replenish the matériel lost during the Malvinas war, preparation for a new attack to recapture the Malvinas Islands and preparation for a war with Chile.

Already, Argentina has more than replenished the matériel lost during the Malvinas war. As for the possibility of a new war to recapture the islands, certainly some sectors within the military are interested in launching a new attack, and the Government has repeatedly refused to sign a formal cessation of hostilities. For the time being, however, the strong British defense of the islands — the "Fortress Falklands" policy — remains an effective argument against an Argentine attack.

What about war with Chile? Human rights, political and religious leaders in both countries are greatly concerned about the simmering dispute over the ownership of Picton, Lennox and Nueva islands, near Tierra del Fuego, and jurisdiction over the maritime zone surrounding them. Since 1977, when Argentina rejected the ruling of a court of arbitration awarding the islands to Chile, there has been a significant military buildup along the border between the two countries. Recently, there have been reports of troop movements near the border.

A pending settlement proposed by the Vatican would give Chile ownership of the three islands and maritime jurisdiction 12 miles to the east. It also calls for the creation of a "Sea of Peace," in the Atlantic, to be shared by both countries. Although Chileans look favorably on the Vatican proposal, Argentines claim that it violates the traditional division that gives the Pacific coast to Chile and the Atlantic to Argentina.

Chile, like Argentina, is going through a severe economic crisis. Unemployment is conservatively estimated at 20 percent, the foreign debt is more than $18 billion and the economy shrank 14 percent last year, according to Government figures. There is widespread misery, and soup kitchens have sprung up all over the country. Yet, despite the crisis, the Pinochet Government continues to buy and manufacture arms.

Huge anti-Government demonstrations have occurred in both countries in recent months, in the face of harsh repression. These pressures could tempt the two military Governments to provoke armed conflict to refocus national attention and obtain public support.

Foreign arms sales to both countries must be stopped. In addition, to deter further arms purchases, stiff restrictions should be placed on any loans by developed countries and foreign banks. The arms race between Argentina and Chile can only aggravate their economic and political crises. Their preparation for war should be strongly condemned by the United States and the international community.

César A. Chelala and José F. Westerkamp are Argentine scientists. Both are members of the boards of Argentine human rights organizations, Dr. Chelala in the United States and Dr. Westerkamp in Buenos Aires.

New York Time 15-Jun-83.

LAYERS

Intro

Players

Ki

on General Has Determined
g Is Dangerous to Your Health.

12 mg "tar," 1.0 mg nicotine av. per c

British to Establish Military Presence

By David A. Brown

London—British Royal Air Force will move a force of McDonnell Douglas F-4K Phantom interceptors to the Falkland Islands as soon as the runway at Port Stanley can be lengthened to accommodate them. It will also establish a permanent surface-to-air missile system to defend the installations at the port against future Argentine attacks.

The runway at Port Stanley, now 4,100 ft., will be extended to at least 6,000 ft. to enable the F-4s to operate from the field.

Until that can be completed, it is possible the Royal Navy will base some of its Sea Harrier interceptors on shore to guard against resumption of Argentine air attacks on British positions.

Collapse of Defenses

Rapid collapse of Argentine defenses around Port Stanley and at other places in the Falkland Islands last week took both the attacking forces and British military planners by surprise. Analysts had estimated that the Argentines could hold out for two to four weeks and, in fact, the British never succeeded in knocking out the Port Stanley airport despite repeated air and surface-ship bombardment.

Argentine air force Lockheed C-130 Hercules aircraft continued to land at Port Stanley as late as June 12-13, only two days before the Argentines surrendered to British troops.

The Argentines were unable to hold the outer defenses of the port against British infantry equipped with advanced night vision systems. British attacks, all at night, succeeded in driving the Argentines from defensive positions established on high ground around the port.

Included in the British equipment were light intensifiers to permit the battlefield to be viewed from either natural star or moon light or from the light of flares.

Late last week Argentine intentions regarding continuation of the conflict were unclear. British officials were stressing that the return of at least some of the approximately 10,000 prisoners taken in the Falklands is conditional on a permanent and complete ceasefire agreement.

Both sides last week were assessing the lessons learned in the taking of Port Stanley. The British, in addition to learning that the Argentine force was larger than they had estimated, also learned that the Argentine air force had maintained operations into Port Stanley until hours before the town was surrendered.

Argentine combat aircraft also mounted attacks against the advancing British forces, although these attacks were limited in number. Some were made by Argentine-built Pucara turboprop attack aircraft, which may have been staged from smaller airfields still in Argentine hands on West Falkland Island. A number of Pucara aircraft, some operational, were captured when Port Stanley surrendered.

The final significant attack by the Argentines was believed to have been the strike on the British landing site at Bluff Cove, which sank a troop transport and a landing craft, heavily damaged another troop transport, and killed more than 50 British soldiers.

The British last week estimated that total Argentine air losses during the war were between 95-105 fixed-wing aircraft and helicopters. Two Bell UH-1 troop-carrying helicopters operated by the Argentine army were shot down trying to bring troop reinforcements to Argentine positions outside Port Stanley during the last hours of the conflict.

The British admit the loss of eight British Aerospace Harrier aircraft, including both Sea Harrier interceptors and GR.3 ground attack versions, but said half their aircraft losses were attributed to bad weather. They also lost at least 24 helicopters, the majority to operational failures or to weather.

British losses and plans for future defense of the Falklands have opened the possibility that additional equipment purchases may have to be made to provide the required capability.

The Royal Air Force operates seven squadrons of F-4K aircraft, all assigned to the North Atlantic Treaty Organization air defense force and mostly based in Britain.

Some of these aircraft will be superseded by the Panavia Tornado F.2 air defense aircraft beginning in the mid-1980s. Until then, however, they form the core of the British air defense system. Any substantial number diverted to the Falklands would have to be replaced, or the NATO capability would be degraded seriously.

Similarly, the Royal Navy had ordered only 34 Sea Harriers, of which about six were lost in the Falklands conflict. The navy will have at least two and possibly three carriers in operation over the next several years, and may need to at least replace and more likely augment the Sea Harrier force.

More C-130s

Additional transport requirements of supporting a garrison on the Falklands may mean the Royal Air Force will need additional Lockheed C-130 Hercules aircraft. Additional purchases of Boeing Vertol Chinook heavy lift helicopters also are possible, since an unknown number were lost in the sinking of the cargo ship Atlantic Conveyor. The ship was hit by French-built Exocet missiles launched by Argentine naval aircraft.

The British may want a surface-to-air missile for the Falklands with a range longer than the 7-10 km. of the British Aerospace Rapier. Purchase of the Raytheon Advanced Hawk or Raytheon Patriot is possible.

In return, Britain may offer the U.S. air or naval facilities either in the Falklands or on South Georgia Island, or both. An airfield is likely on South Georgia, which until now has not had any aeronautical facilities.

British military officials were assessing the campaign both in light of the performance of their own equipment and in an effort to analyze Argentine's strategy and tactics.

The Argentine air force clearly came out of the conflict with its reputation enhanced, although it took heavy losses because it was forced to fight at the extreme edge of its combat radius.

Helicopter AEW

London—British Defense Ministry has issued a requirement for a helicopter-borne airborne early warning radar system.

The requirement was issued following experience gained during the recent Falklands conflict, where several British ships were attacked with little warning by Argentine aircraft and missiles.

A helicopter airborne early warning system is being sought because both of the operational British aircraft carriers have ski-jump flight decks to enhance the capability of the Harrier V/STOL aircraft they carry and these preclude the operation of other types of fixed-wing aircraft.

Exocet Hits Ship

London—HMS Glamorgan, the last British warship to receive significant damage in the Falklands conflict, was hit by a land-based Exocet missile fired from the Argentine-held area of the Falklands only three days before the Argentine forces surrendered.

The ship continued in action, but 13 were killed and 17 injured. It was firing at Argentine positions on shore when it was hit.

The Argentine forces were not known to have the land-based version of the missile. They have used the air-launched version to sink two British ships and also had, but did not use, a ship-launched version.

242

on Falklands

British officials are puzzled over why the Argentines did not expand the Port Stanley airfield during the nearly two months before the British bombed it. Expanding the airfield would have provided the base needed to strike the British task force before it got within range of the islands.

"If the Falklands had been 200 mi. off the Argentine coast instead of 400 mi., the Argentines would still be there and we could not have retaken them," one senior RAF official said.

British officers are also wondering why the Argentines did not make more effective use of their European-built Roland surface-to-air missiles to defend Port Stanley. All the missiles positively identified as having been fired at British aircraft are believed to have been the older and less capable Short Brothers Tigercats.

The British are pleased with the performance of the two versions of the Harrier they committed to combat, especially the Sea Harrier interceptor.

Fleet Defense

The Sea Harrier's primary role in the Royal Navy operational plan is fleet defense, particularly against missile-carrying, long-range bomber aircraft, such as would be a threat in the North Atlantic. In the Falklands conflict, they were pitted against supersonic fighter aircraft that were committed in large numbers.

"The Sea Harriers were facing attacks of 60-70 aircraft in each raid for a time," one British officer said. "They proved they could survive and fight under these conditions and did basically what they were supposed to do."

The Argentine aircraft—French Dassault-Breguet Mirages and Israel Aircraft Industries Neshers—were operating at the extreme end of their range capability.

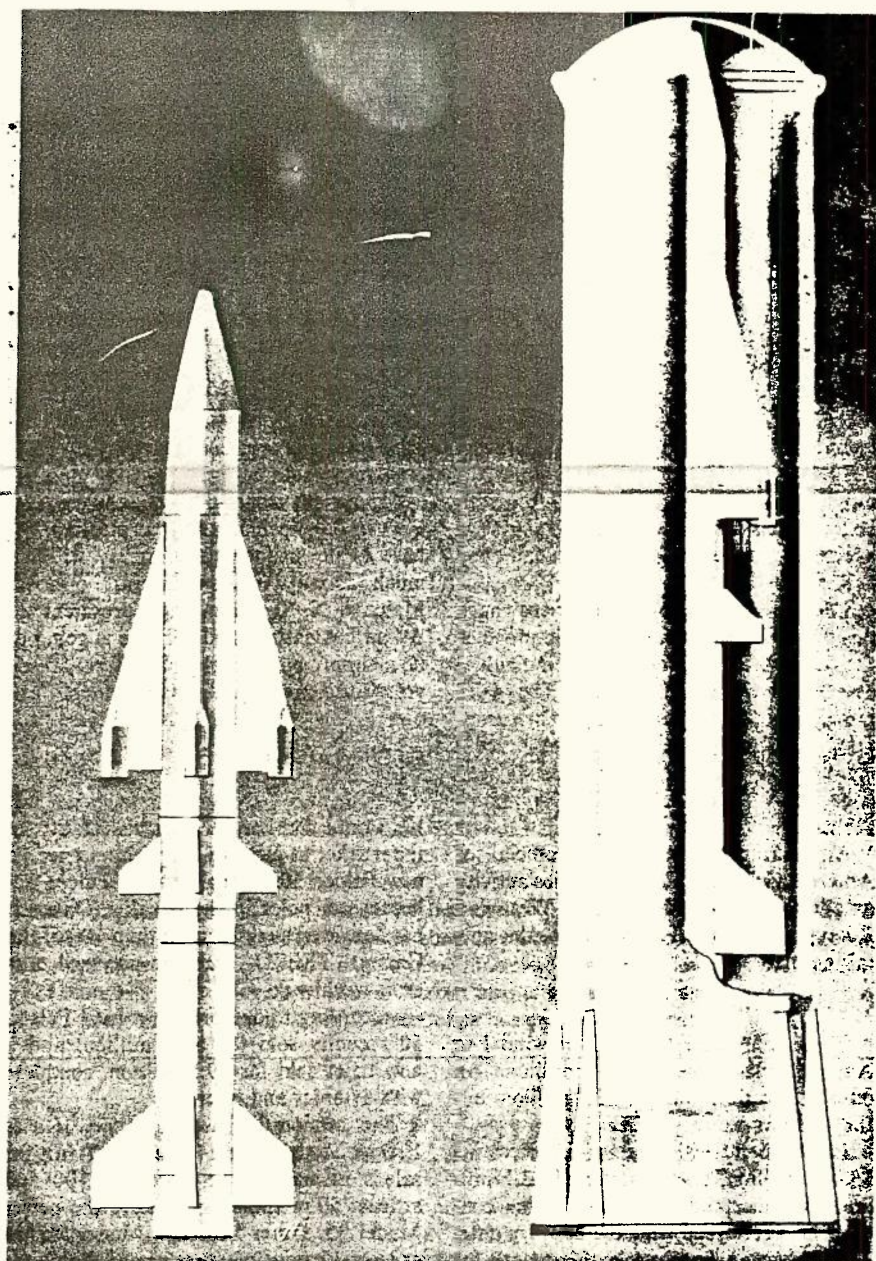
"Basically, all we had to do was force them to go into afterburner for a time and we knew they weren't going to get home," one officer said.

For this reason, there were few dog fights in the classic sense between Harriers and Mirages. Instead, the Argentine aircraft concentrated on getting into the target area, making one or two runs over the British positions and getting out again. One observer said the Argentines did a "magnificent job" considering the limitations imposed on them.

The Harrier GR.3 ground attack aircraft also performed well, particularly in tolerating battle damage. Officials in London said maintenance crews did "a lot" of battle damage repair, but were able to keep the aircraft operating through the campaign.

British officials still refuse to say whether the aircraft ever moved ashore or whether they operated entirely from the Royal Navy's two aircraft carriers, HMS Invincible and HMS Hermes. There are indications, however, the RAF Harriers used the ground loiter system of departing from the ships fully loaded and landing at a safe point near the anticipated battle area to wait until needed. This shortens their reaction time by cutting the distance needed to go to the target.

Although all of the Harriers were operating in a naval environment during the entire campaign, there is no indication they were affected by salt air or water corrosion. □



British Developing New Version of VM40 Seawolf Missile

Vertical launch version of the British Aerospace Dynamics Group VM40 Seawolf shipboard missile interception weapon is being developed by the group's Bristol Div. as a private venture. The missile is similar to units in service with the Royal Navy and other fleets but has been modified to include a tandem boost motor with integral thrust vector control to execute the launch and turnover operation. Other internal modifications cover advanced radar and tracking lock-on capabilities. The vertical-launch Seawolf has 360-deg. field of fire engagement capability, computer controlled and automatically guided from its seekers and shipboard master computers. Launch box serves as a transportation container and is a lightweight canister with a frangible cover and integral vertical exhaust ducting. Launch boxes can be located singly, in clusters or in silos above or below decks. The Seawolf is a Mach 2-plus missile powered by a solid rocket booster motor. The tracking radar for the VM40 system was developed by Hollandse Signaal Apparaten of the Netherlands. The lightweight launcher deployed on frigates was designed and developed by the Vickers Shipbuilding Group's Armament Div. at Barrow-in-Furness, England. Another version under consideration is a point defense system for fleet auxiliaries and merchant ships, with a Meko Type 360 container designed by Blohm & Voss of West Germany.

243



CLARIN 14 MAY 1984

Armas de Libia para Malvinas

LONDRES (AFP y ANSA). — **Libia entregó armamentos a la Argentina**, entre ellos 120 misiles SAM-7 de **fabricación soviética** por valor de **100 millones de dólares**, durante el conflicto de ese país con Gran Bretaña por las islas Malvinas, afirmó ayer aquí la publicación dominical independiente "Sunday Times".

Citando **fuentes diplomáticas argentinas**, el semanario agrega que Trípoli desplegó considerables esfuerzos para **conseguir cohetes Exocet aire-mar de fabricación francesa para aumentar el stock argentino, que en abril de 1982 solo era de cinco.**

Para comprar esos Exocet los libios estaban dispuestos a pagar tres veces su precio en el mercado negro, pero esos intentos fracasaron debido a las presiones del gobierno francés y al trabajo de los servicios secretos británicos.

El 14 de mayo de 1982 una delegación argentina dirigida por el almirante Benito Moya, y que incluía al actual comandante en jefe de la Fuerza Aérea, general de brigada Teodoro Waldner, viajó secretamente a Trípoli en compañía del embajador libio en Buenos Aires, Jalifa Rhaiam.

Seis días más tarde empezaba a llegar por avión a la Argentina **numeroso armamento**. Además de los **120 misiles SAM-7, 20 misiles Matra aire-aire, equipos infrarrojos, morteros y todo tipo de municiones.**

Entre el 20 de mayo y el 14 de junio de 1982, la fecha de la rendición argentina, **seis Boeing 707 de la compañía Aerolíneas Argentinas descargaron equipo por valor de más de 70 millones de libras esterlinas (unos 100 millones de dólares).**

El coronel **Muammar Kadafi "había ofrecido un apoyo incondicional e ilimitado a la Argentina"**, declaró el embajador libio en Buenos Aires, citado por los periodistas del "Sunday Times" en la capital argentina, agregando: **"Estábamos dispuestos a proseguir nuestra entrega de armamentos mientras durara el conflicto".**

Como agradecimiento, concluye el "Sunday Times", el general Waldner envió a Trípoli un **Boeing 707 repleto de manzanas y bananas**, y el general **Leopoldo Galtieri**, jefe del Estado durante la guerra de las Malvinas, **regaló a Kadafi dos caballos.**

En cuanto al pago de las armas, "Sunday Times" afirmó que Kadafi presentó la cuenta en febrero de 1983, cuando una delegación de la aviación argentina visitó Libia: **"La Argentina iba a construir un reactor nuclear en Libia"**, señala.

LA NACION

Actitud por Malvinas

LONDRES, 13 (AP). - Libia envió a la Argentina más de 70 millones de libras esterlinas (100 millones de dólares) en armas, incluso 120 cohetes SAM-7, durante la guerra de las Malvinas en 1982, dice hoy el Sunday Times.

El diario atribuyó al embajador libio en Buenos Aires, Mohammed Khalifa Rhaiam, haber dicho que el líder coronel Moammar Khadafy "ofreció un respaldo incondicional e ilimitado a la Argentina. Estábamos dispuestos a continuar suministrando armas durante el tiempo que durara el conflicto" entre ese país y Gran Bretaña.

El diario dijo que además de los cohetes SAM-78, Libia envió 20 cohetes aire-aire Magic Matra para ser usados por los aviones Mirage argentinos, cohetes AC-2, morteros y equipos infrarrojos.

Añade que, además, Libia trató de obtener más cohetes Exocet para los argentinos, que tenían sólo cinco al estallar la guerra. Uno de estos cohetes destruyó al inicio del conflicto el navío británico Sheffield.

LA RAZON 13 MAY 1984

Según Londres, Libia Envió Armas a Argentina Durante la Guerra de las Malvinas

LONDRES (AFP) — Libia entregó armamentos a la Argentina, entre ellos 120 misiles SAM-7 de fabricación soviética por valor de 100 millones de dólares, durante el conflicto de ese país con Gran Bretaña por las islas Malvinas, afirma aquí la publicación dominical independiente "Sunday Times". Citando fuentes diplomáticas argentinas, el semanario agrega que Trípoli desplegó considerables esfuerzos para conseguir cohetes Exocet aire - mar de fabricación francesa para aumentar el stock argentino, que en abril de 1982 solo era de cinco. Para comprar esos Exocet los libios estaban dispuestos a pagar tres veces su precio en el mercado negro, pero esos intentos fracasaron debido a las presiones del gobierno francés y al trabajo de los servicios secretos británicos, señala el "Sunday Times". El 14 de mayo de 1982 una delegación argentina dirigida por el almirante Benito Moya, y que incluía al actual comandante en jefe de la fuerza aérea, general de brigada Teodoro Waldner, viajó secretamente a Trípoli en compañía del embajador libio en Buenos Aires, Jalifa Rhaiam. Seis días más tarde empezaba a llegar por avión a la Argentina numeroso armamento. Además de los 120 misiles SAM-7, 20 misiles Matra aire - mar, equipos infrarrojos, morteros y todo tipo de municiones. Entre el 20 de mayo y el 4 de junio de 1982, fecha de la rendición argentina, seis Boeing 707 de la compañía Aerolíneas Argentinas descargaron equipo por valor de más de 70 millones de libras esterlinas (unos 100 millones de dólares). El coronel Muammar Kadafi "había ofrecido un apoyo incondicional e ilimitado a la Argentina", declaró el embajador libio en Buenos Aires, citado por los periodistas del "Sunday Times" en la capital argentina, agregando: "estábamos dispuestos a proseguir nuestra entrega de armamentos mientras durara el conflicto". Como agradecimiento, concluye el "Sunday Times", el general Waldner envió a Trípoli un Boeing 707 repleto de manzanas y bananas y el general Leopoldo Galtieri, jefe del Estado durante la guerra de las Malvinas, regaló a Kadafi dos caballos.

INFORME PERIODISTICO Nr. **221**

PERIODICO: FRANKFURTER ALLGEMEINE

FECHA: 14-09-82

TITULO: LONDRES Y BUENOS AIRES SE ACERCAN.
-Sanciones financieras levantadas.-

I.H.-Stg. FRANKFURT, 13 Sept.- Argentina e Inglaterra dieron los primeros pasos para normalizar las relaciones económicas. Los gobiernos de ambos países dieron a conocer el pasado lunes el levantamiento de las sanciones financieras. Ya en la conferencia del Fondo Monetario Mundial, por intermedio de Washington, tanto Londres como Buenos Aires iniciaron los primeros diálogos. Por el contrario las sancionesodel-convenio comercial aún perduran.
Después del 2 de abril Inglaterra congeló todos los valores argentinos por valor de 1,5 mil millones de dólares, en todos sus bancos. El 10% de estos valores correspondían al Bco. central argentino, el resto a Bcos. privados. Argentina por su parte adoptó las mismas medidas y bloqueó todos los créditos pendientes en los bancos británicos.
Estas medidas abarcan valores que podrían estimarse en alrededor de 4 mil millones de dólares. En la Argentina existían cuando el conflicto de las Malvinas 117 firmas inglesas- solamente el Bco. de Londres y América del Sud y el Bco. International Lloyds tiene 19 filiales en Argentina.
Las sanciones financieras tenían repercusiones negativas sobre una nueva posibilidad de arreglo sobre las deudas extranjeras. Estas deudas serían según informaciones del Bco. central de 39 mil millones a los que se sumarían 15 mil millones de dólares por intereses y amortizaciones que vencerían para finales de este año. Las reservas de divisas hacen un total de 3,5 mil millones incluído oro, que fue calculado a 42 dólares la onza. El balance del comercio fue positivo a fines de agosto con 2 mil millones de dólares. Para 1982 calcula Buenos Aires un excedente en el balance de 3 mil millones.

Tel. 21 91 26
14. Sep. 1982
Frankfurter Allgemeine

tur wird ...
wa 384 Milliarden DM insgesamt ...

9001

London und Buenos Aires kommen sich näher

Finanzielle Sanktionen aufgehoben / Weiter Handelsbeschränkungen

I. H./Stg. FRANKFURT, 13. September. Großbritannien und Argentinien haben einen ersten Schritt getan, um ihre wirtschaftlichen Beziehungen wieder zu normalisieren. Die Regierungen beider Länder haben am Montag die Aufhebung der gegeneinander im Zusammenhang mit dem Falkland-Konflikt verhängten Finanzsanktionen bekanntgegeben. London und Buenos Aires hatten sich, vor allem durch die Vermittlung Washingtons, schon während der Weltwährungskonferenz in Toronto über diesen Schritt verständigt. Dagegen bleiben die Handelssanktionen zwischen beiden Ländern vorläufig bestehen.

Großbritannien hatte nach dem 2. April die bei britischen Banken befindlichen argentinischen Vermögenswerte im Wert von 1,5 Milliarden Dollar „eingefroren". Zehn Prozent dieses Geldes gehört der argentinischen Zentralbank, der Rest entfällt auf Private. Buenos Aires hatte daraufhin seinerseits wiederholt englische Vermögenswerte in Argentinien als auch Rückzahlungen von Krediten an englische Banken blockiert. Diese Maßnahme betraf Vermögenswerte, die auf mindestens 4 Milliarden Dollar geschätzt werden. In Argentinien gab es beim Ausbruch der Falklandkrise 117 englische Firmen. Allein die Bank of London and South America, eine Filiale von Lloyds Banc International, unterhält 19 Zweigstellen in Argentinien.

Die Finanzsanktionen hatten vor allem negative Auswirkungen auf eine grundlegende Neuregelung der argentinischen Auslandsschulden. Diese belaufen sich nach offiziellen Angaben der argentinischen Zentralbank auf 39 Milliarden Dollar. Davon werden noch in diesem Jahr 15 Milliarden Dollar für Zinsen und Tilgungen fällig. Die Devisenreserven machen 3,5 Milliarden Dollar aus, einschließlich Gold, das mit 42 Dollar je Unze berechnet würde. Die argentinische Handelsbilanz war Ende August mit 2 Milliarden Dollar positiv. Für 1982 rechnet Buenos Aires mit einem Handelsbilanzüberschuß von 3 Milliarden Dollar.

Comodoro CARLOS FELIPE BLOOMER REEVE
Agregado Aeronàutico en la
Repûblica Federal de Alemania

INFORME PERIODISTICO Nr. 223

PERIODICO: FRANKFURTER ALLGEMEINE

FECHA: 14.09.82

TITULO: BUENOS AIRES Y LONDRES LEVANTAN SANCIONES FINANCIERAS.

LONDON. 13 Sept. (AP) Inglaterra levantó el pasado lunes las sanciones financieras contra la Argentina, que habían sido suspendidas el 2 de Abril como consecuencia de la invasión de las Malvinas. Esta decisión fue informada por el ministro de finanzas el día lunes a la medianoche.

Por su parte Buenos Aires levantó, el lunes a las 20.00 hrs., las restricciones financieras para todas las firmas británicas en Argentina.

Comodoro CARLOS FELIPE BLOOMER REEVE
Agregado Aeronàutico en la
Repûblica Federal de Alemania

251

Frankfurter Allgemeine

14. Sep. 1982

9061

London und Buenos Aires heben Finanzsanktionen auf

• LONDON, 13. September (AP). Großbritannien hat am Montag die Finanzsanktionen gegen Argentinien aufgehoben, die nach der argentinischen Invasion auf den Falklandinseln am 2. April verhängt worden waren. Wie das Finanzministerium mitteilte, tritt die Entscheidung am Montag um Mitternacht in Kraft. Im Gegenzug hat sich Buenos Aires bereit erklärt, ab 20.00 Uhr Ortszeit am Montag die finanziellen Beschränkungen für britische Firmen in Argentinien aufzuheben. Die Handelssanktionen bleiben weiter in Kraft. (Siehe Wirtschaft.)

EXPTE 1894.729
CNI 16616/01
3-JUN-87

PARTE DE INFORMACION I

PARA CONOCIMIENTO DE:

PARA USO EXCLUSIVO DE ESE ORGANISMO
SE SOLICITA SU NO DIFUSION.-

ASUNTO: MALVINAS-REINO UNIDO

SINTESIS: CONSEJO DEL ATLANTICO SUR

El Consejo del Atlántico Sur, lobby político-económico integrado por elementos de tendencia crítica a algunas pautas orientadoras de la política exterior del Gobierno Conservador de M. THATCHER y que opera exclusivamente en el REINO UNIDO (LONDRES), mantendría al presente, una actividad orientada al logro de dos propósitos básicos, a saber:

1) Fustigar, en todo lo que considera conducente a un cambio de los cursos de acción, las medidas de política exterior del Ministerio de RR.EE. británico.

2) Hallar, o contribuir al efecto, una solución al diferendo argentino-británico en torno al conflicto MALVINAS.

Con relación al primer objetivo, procede puntualizar que si bien se desconoce el alcance de las actividades del SAC (South Atlantic Council) en tal sentido, su capacidad operativa derivaría de los recursos obtenidos a través de las donaciones efectuadas por Iglesias Protestantes que financian movimientos pacifistas (principalmente cuaqueros) y de aportes de la Fundación WELLCOME (dependiente de Laboratorios WELLCOME). Ello, como consecuencia de la negativa de las multinacionales y bancos ingleses a apoyar económicamente al organismo, debido a los réditos que obtienen de los apoyos que otorgan a los lineamientos pde política económica-financiera de la Administración THATCHER.

En cuanto a la problemática en torno a MALVINAS, el SAC se hallaría abocado a lograr, o contribuir a lograr una solución en el corto plazo al diferendo, independientemente de la metodología a aplicar al efecto. No obstante ello, se tiene conocimiento que sus miembros, conjuntamente con investigadores de la City University, habrían dado lugar a la publicación de una serie de documentos relativos al tema en análisis, en los que se preeminencia la "solución Aland" para resolver la disputa anglo-argentina. Cabe recordar al efecto que dicha solución fue aplicada para canalizar favorablemente el conflicto sueco-finlandés en torno a las islas Aland en 1921.

//

EXPTE 1.894.729
CNI 16.616/001
3-JUN-87

/// Continuación

Fórm. Nº 46 A

37

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

PARTE DE INFORMACION Nº

En otro orden, se aprecia que el SAC mantendría una neutralidad activa, parcialmente favorable a la posición británica que a la sustentada por ARGENTINA frente a la controversia. Ello, sino perjuicio que sus representantes afirman su "interés por hallar una salida equitativa para los intereses de ambas naciones".

Finalmente, importa señalar que el SAC habría evitado al presente mantener estrechos vínculos con representantes del CENTRO DE ESTUDIOS DEL ATLANTICO SUR (CEAS) a pesar del interés evidenciado por sus miembros. Lo expuesto, en razón que sus integrantes no desean ser identificados ideológicamente con algunos de los elementos del CEAS.

Valorización: B - 2

S.I.D.E.

PARA CONOCIMIENTO DE:

PARA USO EXCLUSIVO DE ESE ORGANISMO
SE SOLICITA SU NO DIFUSION.-

CNI 1661607
EXPTE 1.894.729

ASUNTO: MALVINAS PESCA FAO

SINTESIS: Programación del período de sesiones del COMITE DE PESCA de la FAO (C.O.F.I.) a realizarse del 18 al 22MAY87.

3-JUN-87

Introducción:

Dadas las gestiones que la representación británica habría realizado en el marco de la Dirección del Departamento de Pesca de la FAO, y las reiteradas manifestaciones favorables a un entendimiento 'práctico' con ARGENTINA en torno a la cuestión MALVINAS, se aprecia que la próxima reunión del Comité de Pesca del mencionado Organismo podría constituirse en marco propicio para la explicitación de la estrategia británica sobre la materia, esto es, multilateralización del problema pesca con prescindencia de las gestiones de la ONU.

Desarrollo:

La FAO, a través del Comité de Pesca (COFI) retomará el análisis de la problemática en torno a "Los recursos pesqueros patagónicos y las pesquerías de altura en el Atlántico Sudoccidental", con especial referencia a las novedades registradas en los recursos pesqueros del Area 41 (incluída en el tema 4 del informe de referencia "Situación Pesquera Mundial") en el próximo período de sesiones que se llevaría a cabo del 18 al 22MAY87.

Cabe destacar que el informe, según surge de las declaraciones del Director General de la FAO a la delegación argentina ante dicho Organismo (25MAR87), no sería incluído para su tratamiento en las deliberaciones, sino que estaría disponible para quien lo solicitara oportunamente.

Al respecto, cabe señalar que en el encuentro mantenido entre el representante británico ante la FAO y el citado Director del Departamento de Pesca Dr. CSIRKE, el primero expresó su inquietud ante la decisión precedentemente señalada respecto al informe sobre recursos pesqueros.

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

PARTE DE INTELIGENCIA Nº

Asimismo, manifestó "su intención de mantener contactos extraoficiales con la delegación argentina, a fin de consultar las modalidades a adoptar en el eventual tratamiento del tema en las próximas sesiones del COFI".

Sobre el particular, habría destacado:

1) "Que el COFI no puede desconocer la labor de la FAO en materia de evaluación de recursos pesqueros en el Atlántico Sudoccidental y particularmente, la calidad técnica del informe respectivo".

2) "Que, a efectos de evitar un debate general sobre cuestiones de fondo, debería acordarse un proyecto de texto de informe final en términos aceptables para ARGENTINA y el RU, teniendo en cuenta lo mencionado en 1).

Destacó, sin embargo, que las expresiones vertidas lo eran a título personal y carecían de consultas previas con el Foreing Office.

En torno a la cuestión planteada por el representante británico, procede puntualizar que la FAO tiene un mandato de informar al COFI cada 2 años la situación en las distintas áreas pesqueras del mundo.

En otro orden, cabe destacar que durante la próxima reunión del Comité de Pesca se presentarían las nuevas candidaturas a la Presidencia de dicha dependencia de la FAO, entre las cuales se contaría la de POLONIA y CHILE presumiblemente.

Conclusiones:

De lo expuesto se observa que el interés actual del RU en torno a la cuestión MALVINAS, estaría casi exclusivamente centrado en el problema 'pesca', y continuaría siendo potenciado a través de una estrategia de relevamiento de "la necesidad de superar las cuestiones prácticas con ARGENTINA" para superar la ausencia de diálogo bilateral, y de "multilateralización del análisis de la problemática de los recursos pesqueros en el área" en el marco de la FAO pero no de la ONU.

El último aspecto referido, teniendo en cuenta que el tratamiento de la cuestión MALVINAS en la ONU reviste un carácter esencialmente político del tema, y en consecuencia (y dada la gestión del Secretario General del Organismo) involucra "todos los aspectos relacionados con las islas MALVINAS". Ello, a su vez, tiene significación en el propio frente interno británico, máxime teniendo en cuenta la proximidad del proceso e-

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

PARTE DE INTELIGENCIA Nº

lectoral programado para mediados de año.

En orden a las programadas sesiones del COFI se observa la FAO no estaría interesada en que se mencione el informe sobre pesquerías en el Atlántico Sur en el informe final de las sesiones, aunque no objetaría una decisión en tal sentido del Comité.

En este marco se aprecia que la representación británica podría utilizar el debate en torno al tema 4 de la agenda del COFI ("Situación Pesquera Mundial") para explicar las medidas adoptadas respecto a la pesca en MALVINAS, e insistir, implícitamente, en la relevancia de la actualización que pueda hacer la FAO.

Finalmente, respecto a las candidaturas, se estima que si bien POLONIA tendría posibilidades de acceder, en tanto ningún país de EUROPA ORIENTAL habría presidido el Comité hasta el presente, no contaría con el respaldo suficiente. Asimismo, CHILE estaría dispuesta a presentar su candidatura, en caso de contar con apoyo regional, circunstancia que no presentaría fuertes posibilidades.

PARTE DE INFORMACION Nº

PARA CONOCIMIENTO DE:

PARA USO EXCLUSIVO DE ESE ORGANISMO
SE SOLICITA SU NO DIFUSION.-

ASUNTO: MALVINAS

SINTESIS: Actividad de la "FUNDACION PLURAL" en el REINO UNIDO.

Se ha tomado conocimiento que la "FUNDACION PLURAL", presidida por el señor Emilio WEINSCHELBAUM y con sede en la ciudad de BUENOS AIRES, estaría desarrollando al presente actividades vinculadas a la cuestión MALVINAS en MCS a través de una gestión autónoma.

En efecto, dicha Fundación habría dado origen a una productora de televisión independiente, que estaría conducida por el periodista señor Tomas Eloy MARTINEZ y a partir de la cual ampliaría el espectro de su actuación política.

Con relación a la misma, trascendidos dan cuenta que algunos de los integrantes de ésta así como de la misma Fundación se encontrarían en el REINO UNIDO desarrollando un programa inherente al tema de asunto.

Valorización: B - 2

259

INT. OPER. envió la Div. "B" Y B-X M 1

PARTE DE INFORMACION Nº

CNI 5796 9/3 26 NOV 84

PARA CONOCIMIENTO DE: SEÑOR "4"

ASUNTO: BRASIL

SINTESIS: Aviones norteamericanos en viajes británicos hacia MALVINAS.

El Diputado Joao HERMANN denunció ante la Comisión de RR.EE. de la Cámara de Diputados, del BRASIL, la presencia de aviones norteamericanos en territorio brasileño, en apoyo de los aparatos británicos en su ruta hacia las MALVINAS.

Cancillería se excusa indicando que no es consultada al respecto de un tema, que es de responsabilidad del Ministerio de Aeronaútica. Esta se apresuró a informar que sólo aterriza periódicamente el C-141, que actúa como Correo Diplomático norteamericano. Cancillería insistió en que sus aviones se encuentran en BRASIL participando del operativo "UNITAS XXV". Sin embargo, éste se inició el 09OCT84 y, según la comisión parlamentaria, se constató la presencia de esas naves hace tres meses y uno de los aeropuertos utilizados es NATAL, construído precisamente por EE.UU.

El tipo de avión en operaciones sería el "HAWKEYE", dotado de radar de largo alcance y sensores de detección a bordo, lo que le permite operar como centro de operaciones, pudiendo detectar tropas, navíos y aviones o guiar a éstos como si fuesen un centro controlador de vuelos.

El Diputado HERMANN añadió que el gobierno brasileño ha burlado la promesa a la ARGENTINA de no colaborar con aviones británicos en tránsito a las MALVINAS.

Ahondando el tema, pero esta vez tratándose de URUGUAY, se informa, que en esos días (21OCT84) aterrizaba en territorio uruguayo un C-130 inglés, que transportaba 03 pasajeros militares y 5 tripulantes que se alojaron en el hotel "COTTAGE". Luego de reabastecerse, partió con destino a las MALVINAS al día siguiente.

VALORIZACION: A-2

SIDE

Inform. Nº 46

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

Buenos Aires, de de 197

PARTE DE INFORMACION Nº

CNI - 19157/02
Fecha: 24 JUN 87
Exp. J-II 1.894.981

PARA CONOCIMIENTO DE:

ASUNTO: MALVINAS-REINO UNIDO

SINTESIS: Comunicaciones de la BBC de LONDRES para MALVINAS (13MAY87

Se tiene conocimiento que en las comunicaciones de referencia habrían sido tratados básicamente dos temas inherentes a la problemática por MALVINAS.

Una, relativa a la defensa de las islas vinculada al clima preelectoral en el frente interno británico. Al respecto, se puntualiza que una Comisión de Defensa del Parlamento habría elaborado un informe cuyo contenido (que podría ser divulgado durante el curso de la campaña electoral) podría constituírse en factor de perturbación para el Gobierno Conservador, al tiempo de dar argumentos a los laboristas, en tanto cuestiona la viabilidad de continuar manteniendo el actual cuadro de fuerzas en MALVINAS frente a los compromisos de defensa del REINO UNIDO. Sobre el particular, el referido informe evaluaría la posibilidad de crear otra fuerza de tareas sustitutiva de la actual.

PARA USO EXCLUSIVO DE ESTE ORGANISMO
SE SOLICITA NO DIFUNDIR

Por otra parte, se reiteran los términos en que el Gobierno Británico estaría contemplando las perspectivas de negociación con ARGENTINA, reiterando al efecto que:

1) El diálogo que se estaría manteniendo a través del Departamento de Estado norteamericano rondaría en torno a un conjunto de ideas informale y preliminares sobre la cuestión pesca en el Atlántico Sur.

2) El Gobierno Británico, a través de una comisión asesora, estaría evaluando dichas ideas, profundizando los aspectos jurídicos de una eventual respuesta, a fin de asegurarse que la misma no cree un precedente que obligue al REINO UNIDO a tener que abordar otras áreas de negociación en el futuro, es decir, que evite toda connotación con respecto a la cuestión de la soberanía de las islas.

Form. Nº 46 A/c

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

PARTE DE INFORMACION Nº

3) Cualquiera sea el resultado de las elecciones en el REINO UNIDO (sin perjuicio de las perspectivas de triunfo relativo del Partido Conservador) no tendría nada que ver con la respuesta que el Gobierno enviará a EE.UU. para ser remitida a ARGENTINA.

Valorización: B - 2

263

Form. Nº 44

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL 1

Buenos Aires, de de 197

PARTE DE INFORMACION Nº

PARA CONOCIMIENTO DE:

ASUNTO: MALVINAS-REINO UNIDO

SINTESIS: Comunicaciones de la BBC de LONDRES para las Islas MALVINAS (01MAY87).

Se tiene conocimiento que en las comunicaciones de referencia, a través de las declaraciones vertidas por los británicos Janet DAVID y Jeremy MORGAN en entrevistas efectuadas a los mismos el 01MAY87 y transmitidas a MALVINAS, se habría retomado el análisis de los motivos y posibles efectos que, en el corto plazo, registraría la actual estrategia argentina en torno a la cuestión "pesca" en el marco de la problemática global con el REINO UNIDO.

Al respecto, el marco en el que se encuadra dicho análisis es el rol que estaría jugando EE.UU a través del Departamento de Estado para efectivizar una aproximación de las partes, sobre la base de algunas 'ideas' que no tendrían aún carácter oficial y que habrían sido aportadas por representantes de la Cancillería Argentina sobre los aspectos relativos a una "política de pesca conjunta". Sobre el particular, el periódico "DAILY MAIL" señaló que "no ha habido ningún indicio importante en opinión del Foreign Office, pues sólo existen ideas informales".

En el mismo orden destacan las comunicaciones en análisis que el contenido de las actuales conversaciones trilaterales (ARGENTINA, REINO UNIDO y EE.UU.) se mantendría restringido, en tanto la cuestión pesca sería el eje de las mismas, máxime teniendo en cuenta la aparente predisposición argentina a no obstaculizar los virtuales avances en la materia con la problemática en torno a la soberanía. De hecho, en opinión de los entrevistados surge que el Gobierno Nacional, por diversas causas, habría contribuído a descongelar parcialmente el estancado proceso de negociación indirecta.

Sobre el particular, se hace referencia al hecho que "desde la suspensión de las conversaciones en BERNA (1984) no hubo ninguna mención específica de la soberanía por parte de ARGENTINA, lo que indi

PARA USO EXCLUSIVO DE ESE ORGANISMO
SE SOLICITA SU NO DIFUSION.-

264

Form. Nº 46 A

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

PARTE DE INFORMACION Nº ....

có por primera vez que el Gobierno Argentino estaría dispuesto a tratar de evitar los problemas que pudieran surgir en la zona de pesca y cooperar con GRAN BRETAÑA".

Se señala asimismo, la relevancia que adquiere el hecho que "los militares argentinos aún no provocaran ningún incidente en la zona de pesca, circunstancia que en términos de Janet DAVID "implica un reconocimiento". Ello, así como la predisposición argentina a negociar en torno al tema pesca, "surgiría del hecho que el triunfo de la Primer Ministro M.THATCHER sería casi inevitable, situación que evidenciaría para el Gobierno del Presidente R.ALFONSIN, la necesidad de negociar nuevamente con el conservadorismo".

Finalmente, de las expresiones vertidas en las comunicaciones surge que "el Gobierno Británico está dispuesto a discutir todo lo que ARGENTINA quiera discutir en materia de relaciones bilaterales, situación que afecta las comunicaciones, intercambios, transporte marítimo y aéreo, pesca, normas internacionales, comercio, etc."

Valorización: B - 2

INFORME PERIODISTICO Nº: 108

PERIODICO: "FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG"

FECHA: 25.06.1983

TITULO: "EL LADO OCULTO DE LA LUNA"
(UNA VELADA TEATRAL BRITANICA SOBRE LA GUERRA POR LAS MALVINAS)

El sol de la nueva gloria brilla con tal intensidad en Gran Bretaña que los días turbios de la jefa de Gobierno quedan cubiertos por las sombras. Sus propagandistas durante la campaña electoral se guardaron bien de mencionar que fue la Primer Ministro más impopular de los últimos decenios y que se ganó el respeto de un pueblo arrebatado por el éxito después del desenlace que produjo su más que varonil posición en la guerra por las Malvinas. Pero el partido laborista pone en tela de juicio los cruentos acontecimientos del año anterior impugnando la necesidad del hundimiento del crucero argentino "General Belgrano" y tanto Denis Healey como Neil Kinnock hacen responsable a Mrs. Thatcher de las bajas británicas.
En qué momento se puede cuestionar tal campaña? Si se hubiera realizado cuando estaban en acción se habría culpado a los acusantes de traicionar a las tropas que estaban luchando. Si se considera posteriormente el hecho como una empresa absurda se cae en el peligro de manchar la memoria de las heroicas víctimas. Posiblemente -formula el crítico teatral londinense James Fenton- habría que haber caído en batalla para poder reservarse el derecho de objeción. A tal derecho se hizo acreedor el teniente David Tunker al ser alcanzado por un misil Exocet el 12 de junio de 1982, a la edad de 25 años cuando se encontraba a bordo del buque británico "Glamorgan". Pocos meses después de concluidas las hostilidades, su padre dio a conocer un libro conteniendo cartas y poesías que, conjuntamente con el agregado de reportajes a personas afectadas por el conflicto anglo-argentino, dan lugar a una velada en el Royal Court Theatre.
En el "Theatre Upstairs", como se denomina al pequeño escenario, dos actores personifican al padre y al hijo. David estaba dispuesto a defender a su patria de cualquier ataque externo, por ese motivo años antes se enroló en la Marina. Sin embargo,

la guerra por las Malvinas, según sus apreciaciones, era evitable, instigada inescrupulosamente y totalmente innecesaria. "No puedo citar ninguna guerra en la historia de Gran Bretaña que haya sido tan absurda como ésta", escribió a bordo del "Glamorgan" ocho semanas después de haber estallado las hostilidades en una carta que les dirigiera a su hermano y cuñada. El proceso que se operó en David Tinker -de combatiente de buena fe para la reina y su patria a detractor de un gobierno y de la prensa que estuvieron dispuestos a sacrificarlos, tanto a él como a sus camaradas, sin considerar la posibilidad de concluir pacíficamente el conflicto -es expuesto en el "Theatre Upstaires" citando párrafos de cartas dirigidas a sus padres, familiares y a su joven mujer. No tardan en aparecer amargas palabras en unas líneas dirigidas a sus padres: "Por la forma en que reaccionó Maggie Thatcher se podía suponer que los rusos ya habían entrado en Bonn".
En la actual Inglaterra quién sino él podría expresar todas estas evidencias escritas pocas semanas antes de su muerte sin ser desmentido: "Es muy fácil de comprender cómo estalló la guerra: Mrs. Thatcher se imaginó que era Churchill que, obstinada contra Hitler,recomendó a la Marina que entrara rápidamente en guerra, antes de que comenzara el invierno".
O: "Inclusive en el caso de que Gran Bretaña reconquiste las Malvinas, de todas maneras deberemos negociar con Argentina, entonces, por qué no llegar a un acuerdo antes de que la guerra devaste las islas ?" O, nuevamente refiriéndose a Mrs. Thatcher: "Ella se ha convertido en un dictador, ordena la guerra sin consultar previamente al Parlamento, arrastrando consigo a las estridentes y exaltadas masas". Continúa con los periódicos: "Si en sus oficinas tuvieran lugar algunas de las horrorosas muertes que aquí se padecen, tal vez cambiarían su tono". David Tinker, que murió espantosamente, es un testigo inexpugnable.
Al finalizar este primer acto puesto en escena por Max Stafford-Clark con el título "Falkland Sound/Voces de Malvinas", las luces van perdiendo intensidad al mismo tiempo que se leen los nombres de David y sus doce camaradas caídos en el "Glamorgan"

a 160 millas al Este de las Malvinas, donde los sepulta el mar.

En el segundo acto se presentan en monólogos los testimonios de cinco personas diferentes con un punto en común, su relación con las islas Malvinas. Una maestra de escuela que vivió dieciocho años en las islas y que, desilusionada por los prejuicios sociales de esa pequeña comunidad, decide emigrar; un hombre de negocios anglo-argentino raido y desgarrado por su doble lealtad; una argentina casada con un británico que se ve imposibilitada de compartir su dolor por el hundimiento del "Belgrano"; un reportero de guerra escéptico y desamparado ante los acontecimientos; una mujer de un marinero que, ante la ausencia de su marido se independiza y busca almas gemelas en el movimiento feminista del partido laborista para encabezar una campaña contra el rearme nuclear. Todos estos auténticos testimonios, textuales y convincentes, son puestos en escena con precisión por cinco artistas.
El auditorio, unos setenta y dos espectadores, no es mucho, especialmente si lo comparamos con la jubilosa masa que arrastra Mrs. Thatcher. Pero aquí, en el lado oculto de la luna, cada noche se prende una pequeña "candela de la verdad", como ha aconsejado Arthur Koestler como único medio contra refulgentes inexactitudes.

HILDE SPIEL

Comodoro CARLOS FELIPE BLOOMER REEVE
Agregado Aeronàutico en la
República Federal de Alemania

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG, 25.6.83, p.23

Schattenseite des Mondes

Ein Londoner Theaterabend über den Falkland-Krieg

LONDON, im Juni

Die Sonne der neuen Gloriana scheint so heftig in Großbritannien, daß sie die Erinnerung an trübere Tage der Regierungschefin in den Schatten stellt. Daß Mrs. Thatcher nach ihrem Amtsantritt 1979 als unpopulärster Premierminister der letzten Jahrzehnte galt, daß erst ihre mehr als mannhafte Haltung im Falkland-Krieg und dessen siegreicher Ausgang ihr den Respekt eines in patriotische Aufwallung versetzten Volkes gewannen, ließen ihre Propagandisten während des Wahlkampfs vorsätzlich unerwähnt. Zu zweischneidig war das triumphale Schwert, um wieder aus der Scheide gezogen zu werden. Jedoch: daß die Labour Party auf die blutigen Ereignisse des Vorjahrs zurückgriff, die Notwendigkeit der Versenkung des argentinischen Kreuzers „General Belgrano" anfocht oder gar, in Gestalt Denis Healeys und Neil Kinnocks, Mrs. Thatcher mit harten Worten für die britischen Verluste haftbar machte, kontrastierte mit der vornehmen Zurückhaltung der Tories und fiel auf ihr eigenes Haupt zurück.

Wann aber durfte man jenen Feldzug in Frage stellen? Hätte man es getan, während er im Gange war, dann wäre man in den Ruf geraten, die kämpfenden Truppen zu verraten. Nennt man ihn nachträglich ein sinnloses Unternehmen, dann setzt man sich der Gefahr aus, das Andenken der heldenhaften Toten zu besudeln. Vermutlich muß man, so formuliert es der Londoner Theaterkritiker James Fenton, im Einsatz gefallen sein, um sich das Recht zum Widerspruch erworben zu haben. Ein solches Recht erwarb sich der Marineleutnant David Tinker, als ihn am 12. Juni 1982, im Alter von 25 Jahren, auf dem Deck des britischen Flaggschiffs „Glamorgan" eine Exocetrakete traf. Wenige Monate nach dem Ende der Feindseligkeiten brachte sein Vater ein Buch mit Tinkers Briefen und Gedichten heraus, das nunmehr, gemeinsam mit einer Montage von Interviews mit Betroffenen des anglo-argentinischen Konflikts, Gegenstand eines Abends in der Werkstatt des Royal Court Theatre ist.

Im Theatre Upstairs, wie die kleine Bühne unter dem Dachboden sich nennt, übernehmen zwei Schauspieler den Part Hugh und David Tinkers. Der selbst keineswegs betagte Vater, verkörpert von Paul Jesson, erzählt ruhig, mit stets verhaltener Erschütterung, vom Werdegang und frühen Ende des jungen Mannes, der ein humaner, christgläubiger, naturliebender und friedfertiger Mensch war, dazu ein poetisches Gemüt, beeinflußt von den Dichtern des Ersten Weltkriegs Rupert Brooke, Siegfried Sassoon und Wilfred Owen. Daß er zur Marine ging, zwischendurch Geschichte studierte, dann wieder seinen Dienst auf verschiedenen Schlachtschiffen Ihrer Majestät versah, scheint paradox und ist doch aus dem althergebrachten romantischen Hang aller Engländer zu einem Leben auf hoher See zu erklären. Sein Land gegen einen Angriff zu verteidigen, war David Tinker ebenso bereit wie seine lyrischen Vorbilder, von denen nur Sassoon den Krieg überlebte. Den Falkland-Krieg aber empfand er als vermeidbar, leichtfertig aufgeheizt und völlig überflüssig. „Mir fällt kein einziger Krieg in der Geschichte Großbritanniens ein, der so sinnlos gewesen wäre", schrieb er an Bord der „Glamorgan" acht Wochen nach dem Ausbruch der Kampfhandlungen an seinen Bruder und seine Schwägerin.

David Tinkers Entwicklung vom gutgläubigen Streiter für Königin und Vaterland zum Verächter einer Regierung und Presse, die ihn und seine Kameraden aufzuopfern bereit waren, ohne eine Möglichkeit zur friedlichen Beilegung des Konfliktes in Betracht zu ziehen, wird im Theatre Upstairs durch Zitate aus Briefen an Eltern, Verwandte und seine junge Frau — mit der er nur zwei Jahre verheiratet war — belegt. Julian Wadham, wie Jesson ein sehr diskreter, unpathetischer Schauspieler, beschwört in Tinkers Worten das Bild jener englischen Familienidylle herauf, die den Marineleutnant geprägt hatte: das elterliche Landhäuschen in Buckinghamshire, die sanften Hügel und Parks der Grafschaft, den sonntäglichen Chorgesang und die Katze Mrs. Brush, nach der er sich noch aus den Marinehäfen der Karibik oder des Roten Meeres erkundigt. Zehn Tage nach Kriegsausbruch bemerkt er lakonisch, er sei das erste Mal im Leben am Ostersonntag nicht in der Kirche gewesen. Und nicht lange darauf fallen in einem Brief an seine Eltern die bitteren Worte: „So wie Maggie Thatcher reagiert hat, möchte man meinen, die Russen wären schon in Bonn."

In der Tat: Wer sonst im heutigen England könnte unwidersprochen all jene Einsichten äußern, die der tapfere Leutnant in den Wochen vor seinem Tod niederschrieb? „Es ist ganz leicht zu sehen, wie der Krieg entstanden ist: Mrs. Thatcher bildete sich ein, sie sei Churchill, der Hitler trotzt, und die Marine hat zu einem raschen Krieg geraten, bevor der Winter einsetzt." Oder: „Selbst wenn Großbritannien die Falklands zurückerobert, müssen wir immer noch mit den Argentiniern verhandeln, warum also nicht ein Abkommen treffen, bevor ein Krieg die Insel verwüstet hat?" Oder, nochmals über Mrs. Thatcher: „Sie ist ein kompletter Diktator geworden, befiehlt den Krieg, ohne das Parlament zu konsultieren, und zieht die schreienden und jubelnden Massen mit sich." Und schließlich, zu den Zeitungen: „Wenn einige der gräßlichen Todesarten, die Menschen hier erlitten haben, in ihren Büros stattfänden, dann würden sie ihren Ton vielleicht ändern." David Tinker, der selbst so gräßlich starb, ist ein unangreifbarer Zeuge — selbst wenn sich die „Times" kürzlich darüber beklagte, daß „die Linke ihn für sich reklamiert hat, aber das sieht ihr ja ähnlich, nicht wahr?".

Am Schluß des ersten Teils dieses von Max Stafford-Clark behutsam in Szene gesetzten Abends mit dem Titel „Falkland-Klang/Voces de Malvinas" werden, während das Licht langsam sinkt, die Namen David Tinkers und seiner zwölf Kameraden verlesen, die auf der „Glamorgan" umkamen und 160 Meilen östlich der Falkland-Inseln im Meer begraben wurden. Einige der Gedichte wiederzugeben, die der Marineleutnant an Bord geschrieben hatte, war nicht möglich, denn sie waren unauffindbar und vermutlich ebenfalls von der Rakete zerstört. „Ist dies der Fall", so sein Vater, „dann hat die Exocet nicht nur Daves Leben vernichtet, sondern Hoffnung auf literarische Unsterblichkeit." Gleichwohl gelang es dem postum veröffentlichten Buch, Menschen wie den Schriftsteller John Fowles, den liberalen Politiker David Steel oder den einstigen Militärfachmann und jetzigen Friedensfachmann des „Observer", Andrew Wilson, zu Würdigungen des jungen Poeten wie des hellsichtigen Briefeschreibers Tinker zu bewegen.

Wenn im Theatre Upstairs nach der Pause die monologischen Aussagen fünf verschiedener, auf irgendeine Weise mit den Falkland-Inseln verbundener Menschen kontrapunktisch geordnet wiedergegeben werden, dann geschieht auch dies nicht tendenziös oder plakativ. Eine einstige Schullehrerin, die achtzehn Jahre auf den Inseln verbrachte und sie, enttäuscht von den sozialen Vorurteilen selbst innerhalb dieser kleinen Gemeinschaft, wieder verließ; ein anglo-argentinischer Geschäftsmann, abgebrüht und dennoch zerrissen von seiner doppelten Loyalität; eine Argentinierin, in England verheiratet mit einem Briten, der ihren körperlichen Schmerz über die Versenkung der „Belgrano" nicht teilen kann; ein Kriegsberichterstatter, skeptisch, gebildet und hilflos den Ereignissen gegenüber; eine Matrosenfrau aus dem Volk, die sich in Abwesenheit ihres Mannes selbständig macht und in der Labour Party, der Frauenbewegung, der Atomabrüstungskampagne nach verwandten Seelen sucht — all das ist, aus authentischen Aussagen, so wortgetreu wie überzeugend zusammengeschmiedet und wird von den Schauspielerinnen Marion Bailey, Stella Maris und Lesley Manville, mit Jesson und Wadham, eindringlich, präzise und nicht ohne gelegentliche Selbstironisierung der Figuren vorgebracht.

Das Auditorium der Werkstattbühne faßt zweiundsiebzig Zuschauer: nicht sehr viele, besonders verglichen mit den jubelnden Massen, die Mrs. Thatcher nach wie vor mit sich zieht. Aber hier, auf der Schattenseite des Mondes, wird allabendlich ein kleines „Kerzenlicht der Wahrheit" entzündet, wie Arthur Koestler es als einziges Mittel gegen strahlenden Irrglauben anempfohlen hat.

HILDE SPIEL

DIV. D.

INFORME PERIODISTICO Nº: 96

PERIODICO: "SÜDDEUTSCHE ZEITUNG"

FECHA: 04.05.83

TITULO: "DIVISION NAVAL BRITANICA SE DIRIGE A LAS MALVINAS"

NOTA: Artículos similares en periódicos aparecidos en la misma fecha: "General Anzeiger", "Frankfurter Rundschau", "Bonner Rundschau".

Londres, AP. De acuerdo a un informe publicado en el "Daily Telegraph" de Londres, cinco destructores británicos y fragatas están en camino hacia las Islas Malvinas para fortalecer a la división naval que allí se encuentra ante un posible ataque sorpresivo argentino. El envío se realiza como medidada preventiva: Tal vez se encuentre entre los buques de guerra también un submarino atómico Hunter-Killer. El corresponsal de la Marina, Desmond Wittern escribe que el Ministerio de Defensa teme que la Junta militar, con motivo de la celebración de la Independencia Argentina, el 25 de mayo, podría efectuar una acción comando. Un portavoz del Ministerio de Defensa rechazó hacer comentarios y agregó que no se han tratado temas sobre operaciones en el Atlántico Sur. Sin embargo, en círculos de la Marina se confirmó que cinco naves, entre ellas una ya tomó parte en la guerra por las Malvinas el año pasado, están en camino hacia las islas. Estas deberían suplantar a las unidades que se encuentran en el Atlántico Sur. En otras palabras ésto significa que durante varias semanas los grupos de acción británicos en las Islas Malvinas serán de una docena de buques y que la defensa antimisiles estará fortalecida.

La OTAN está "Notablemente preocupada" por la acción de buques británicos en la zona de las Islas Malvinas como declaró el comandante de la OTAN, Almirante Wesley McDonald (US), refiriéndose a las Fuerzas Navales en el Atlántico. En el Cuartel General de las Fuerzas Navales británicas en las afueras de Londres, más precisamente en Northwood, expresó que si se produjera una confrontación con la Unión Soviética, la OTAN deberá examinar "muy cuidadosamente" las obligaciones que sean de su competencia en "ese tipo de operaciones fuera de la zona". Las Fuerzas Armadas de la OTAN, en el Atlántico y el Canal de la Mancha tendrían

entre fragatas y destructores sólo un 40 a 50 % de sus efectivos previstos, mientras que se necontraría confrontados con la intensificación de las Fuerzas Navales soviéticas. Todo lo que concierne a los efectivos de las Fuerzas Armadas de la Alianza, como ser una guerra entre Gran Bretaña y Argentina, debe ser considerada con "obvia preocupación".

Comodoro CARLOS FELIPE BLOOMER REEVE
Agregado Aeronàutico en la
República Federal de Alemania

Britischer Flottenverband nach Falkland unterwegs

London (AP)

Fünf britische Zerstörer und Fregatten sind einem Bericht des Londoner *Daily Telegraph* zufolge zu den Falkland-Inseln unterwegs, um als Vorsichtsmaßnahme gegen einen möglichen argentinischen Überfall den dortigen britischen Flottenverband zu verstärken. Möglicherweise befinde sich bei den Kriegsschiffen, die von Tank- und Versorgungsschiffen begleitet würden, auch ein atomgetriebenes *Hunter-Killer*-U-Boot. Der Marinekorrespondent Desmond Wittern schrieb, das Verteidigungsministerium befürchte, daß die Militärjunta anläßlich des argentinischen Unabhängigkeitstags am 25. Mai ein Kommandounternehmen auf den Inseln unternehmen könnte. Ein Sprecher des Verteidigungsministeriums lehnte einen Kommentar ab und erklärte, Operationen im Südatlantik würden nicht erörtert. In Marinekreisen wurde jedoch bestätigt, daß die fünf Schiffe, die bis auf eines schon am Falkland-Krieg im letzten Jahr teilgenommen hatten, zu den Inseln unterwegs sind. Sie sollten im Südatlantik liegende Einheiten ablösen. Dies bedeute, daß die britische Einsatzgruppe bei den Falkland-Inseln mehrere Wochen lang rund ein Dutzend Schiffe zählen werde und die Raketenabwehr verstärkt sei.

Die NATO ist wegen des Einsatzes britischer Schiffe im Gebiet der Falkland-Inseln „deutlich besorgt", wie der NATO-Oberbefehlshaber über die Seestreitkräfte im Atlantik, US-Admiral Wesley McDonald, erklärte. Im Hauptquartier der britischen Seestreitkräfte im Londoner Vorort Northwood sagte er, wenn es zu einer Konfrontation mit der Sowjetunion komme, müsse die NATO sehr sorgfältig die Priorität prüfen, die „solchen Operationen außerhalb des Gebiets" zukomme. Die NATO-Streitkräfte hätten bei Fregatten und Zerstörern im Atlantik und im Ärmelkanal nur 40 bis 50 Prozent ihrer Sollstärke, während sie mit einer Verstärkung der sowjetischen Seestreitkräfte konfrontiert seien. Alles, was die Stärke der Streitkräfte des Bündnisses bescheide, wie Großbritanniens Krieg mit Argentinien, müsse mit „deutlicher Sorge" betrachtet werden.

273

Britischer Flottenverband zu den Falkland-Inseln unterwegs

London. (AP) Fünf britische Zerstörer und Fregatten sind einem Bericht des Londoner „Daily Telegraph" von gestern zufolge zu den Falkland-Inseln unterwegs, um als Vorsichtsmaßnahme gegen einen möglichen argentinischen Überfall den dortigen britischen Flottenverband zu verstärken. In dem Bericht heißt es, das Verteidigungsministerium befürchte, daß die Militärjunta in Buenos Aires anläßlich des argentinischen Unabhängigkeitstags am 25. Mai ein Kommandounternehmen auf den Inseln unternehmen könnte.

Britisches Atom-U-Boot nach Falkland?

LONDON, 3. Mai (AP). Fünf britische Zerstörer und Fregatten sind laut einem Bericht der Londoner Tageszeitung „Daily Telegraph" zu den Falkland-Inseln unterwegs, um als Vorsichtsmaßnahme gegen einen möglichen argentinischen Überfall den dortigen britischen Flottenverband zu verstärken. Möglicherweise befindet sich bei den Kriegsschiffen auch ein atomgetriebenes „Hunter-Killer"-U-Boot.

London verstärkt Falkland-Flotte

London. (ap) Fünf britische Zerstörer und Fregatten sind nach Angaben des Londoner „Daily Telegraph" zu den Falkland-Inseln unterwegs, um als Vorsichtsmaßnahme gegen einen möglichen argentinischen Überfall den dortigen britischen Flottenverband zu verstärken.

Möglicherweise befinde sich bei den Kriegsschiffen, die von Tank- und Versorgungsschiffen begleitet würden, auch ein atomgetriebenes „Hunter-Killer"-U-Boot.

297

El conflicto de las islas Malvinas

3ª parte: operaciones navales

por Mark Hewish, Londres

Las operaciones navales llevadas a cabo durante el conflicto de las islas Malvinas se iniciaron el 1° de abril pasado a las 21 horas. Unos setenta infantes de Marina argentinos, transportados sin duda por el submarino Santa Fe, *desembarcaron en la isla Soledad utilizando para ello botes neumáticos. Así comenzó la operación* Rosario, *mediante la cual los argentinos se adueñaron de todo el archipiélago. Esa tropa atacó a los infantes de Marina británicos en el cuartel de Moody Brook y el palacio del gobierno; los británicos se rindieron el 2 de abril a las 8,30. A la misma hora, estaban dirigiéndose hacia la costa cierto número de vehículos anfibios procedentes del LST* Cabo San Antonio. *La fuerza principal desembarcó más tarde del mismo buque en la bahía de York; se componía de 600 infantes de Marina y 279 soldados del Ejército y la Aviación, con sus materiales y vehículos. Los destructores lanzamisiles Tipo 42* Santísima Trinidad *y* Hércules, *las fragatas* Drummond *y* Granville, *así como el buque rompehielos* Almirante Irízar, *se mantuvieron fuera de Port Stanley durante la acción.*

El 3 de abril, un helicóptero Puma *procedente de la fragata argentina* Guerrico *transportó a un grupo de infantes de Marina hasta la isla de Georgia del Sur. Durante su segundo viaje, el aparato fue atacado por los infantes de Marina de la guarnición británica de la isla, que causaron también ciertos daños a la fragata con un proyectil anticarro* Carl Gustav. *Los británicos se rindieron tras un combate que duró unas dos horas (extracto de un artículo publicado por la revista* Proceedings *[junio de 1982, pág. 120], del US Naval Institute).*

Sin embargo, los británicos habían comenzado a reaccionar ante la tensión originada inmediatamente antes de la operación *Rosario*. El 1° de abril, zarpó de Gibraltar el submarino nuclear de ataque *Spartan* y se cree que el buque de apoyo logístico *Fort Austin*, que transportaba varias unidades del SAS (Special Air Service) y del SBS (Special Boat Squadron), partió el mismo día rumbo al Atlántico Sur. El ministerio de Defensa británico formó a toda prisa la fuerza especial destinada a llevar a cabo la operación *Corporate* — reconquista de las islas Malvinas y Georgia del Sur. La mayor parte de las unidades asignadas a esa fuerza zarparon el 5 de abril.

La Fuerza Operacional 317

El centro de esta fuerza operacional estaba constituido por dos portaaeronaves, el buque insignia *Hermes* y el *Invincible*. El *Hermes* desplaza unas 25.000 tm. y posee una pista de vuelo de 220 m. de longitud, con un extremo en forma de trampolín (ángulo, 12°). El desplazamiento del *Invincible* es algo inferior a 20.000 tm. Su cubierta de vuelo mide 150 m. de longitud y su extremo en forma de trampolín está inclinado según un ángulo de 7°. Para las operaciones normales de tiempo de paz, cada uno de esos navíos lleva cinco aparatos V/STOL *Sea Harrier* FRS.1 encargados de la intercepción aérea, operaciones antisubmarinas y misiones de reconocimiento, así como diez helicópteros de lucha ASM *Sea King*. Antes de zarpar de Portsmouth con el resto de la Fuerza Operacional 317, fueron embarcados en el *Hermes* 12 *Sea Harrier* y 15 helicópteros. Todos los *Sea Harrier* pertenecían a la 800ª escuadrilla de las fuerzas aeronavales, que fue movilizada en 24 horas y cuya dotación pasó al mismo tiempo de 5 a 12 aparatos, mientras que los efectivos de las tripulaciones y el personal de pista fueron incrementados de 100 a 160 hombres. El *Hermes* posee bodegas de gran capacidad y un amplio hangar, por lo que fue escogido también como base operacional de los aparatos de ataque aire-suelo *Harrier* GR.3 de la Aviación hasta que éstos pudieran ser desembarcados en las islas Malvinas. Así pues, durante el conflicto, la agrupación aérea embarcada en el *Hermes* comprendió a veces más de 20 *Harrier* — FRS.1 y GR.3 —, además de los 15 helicópteros.

Los seis primeros *Harrier* GR.3 asignados al *Hermes* efectuaron directamente el trayecto de Gran Bretaña a la isla de La Ascensión (6.850 km.), siendo aprovisionados de combustible durante el vuelo por aparatos *Victor* K.2 de la Aviación. A continuación, despegaron del aeródromo de Wideawake (La Ascensión) y se posaron en la cubierta del buque portacontenedores *Atlantic Conveyor*, anclado cerca de allí. Ocho *Sea Harrier* llevaron a cabo la misma operación. Así pues, el *Atlantic Conveyor* llevó 14 aparatos V/STOL al Atlántico Sur. Durante el viaje, un *Sea Harrier* fue mantenido en estado de alerta para prevenir cualquier ataque aéreo contra el improvisado portaaeronaves. Al llegar a la latitud de las Malvinas (52° Sur), los *Harrier* y *Sea Harrier* fueron transferidos al *Hermes* y al *Invincible* (hasta el 24 de mayo, en que fue alcanzado por un misil *Exocet*, ese buque mercante siguió siendo utilizado ocasionalmente para transportar aeronaves). Los seis GR.3 y algunos *Sea Harrier* fueron asignados al *Hermes*, mientras que los demás FRS.1 fueron a reforzar la 801ª escuadrilla a bordo del *Invincible*. El *Hermes* recibió otros cuatro GR.3 llegados directamente de Gran Bretaña después de hacer escala en La Ascensión (distancia, más de 13.000 km.).

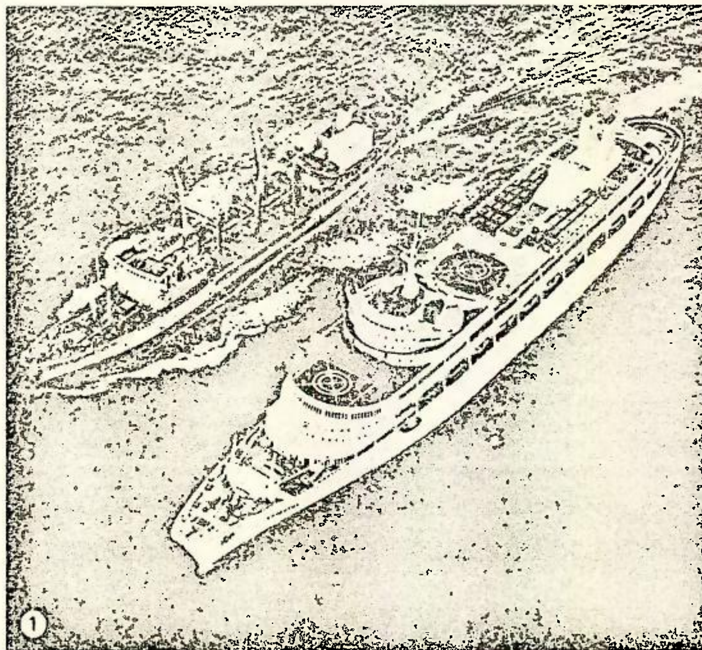
Al sur de La Ascensión, la fuerza de aparatos V/STOL efectuó más de 2.000 salidas, 1.650 de ellas dentro de la zona de exclusión total definida alrededor de las islas Malvinas. Los *Sea Harrier* asignados al *Hermes* llevaron a cabo 869 misiones, lanzando 42 bombas de 450 kg., 21 bombas de racimo BL755, 14 misiles AIM-9L *Sidewinder* y disparando 27.000 cartuchos con sus cañones bitubo *Aden*. Los GR.3 embarcados en el mismo navío efectuaron 60 salidas y lanzaron 150 bombas de 450 kg. (algunas de ellas eran del modelo de guía lasérica *Paveway II*), así como 25 bombas de racimo BL755. Esos aparatos operaron también desde una pista provisional construida en San Carlos. Después del alto el fuego, otros cuatro GR.3 llegaron a bordo del buque mercante *Contender Bezant*.

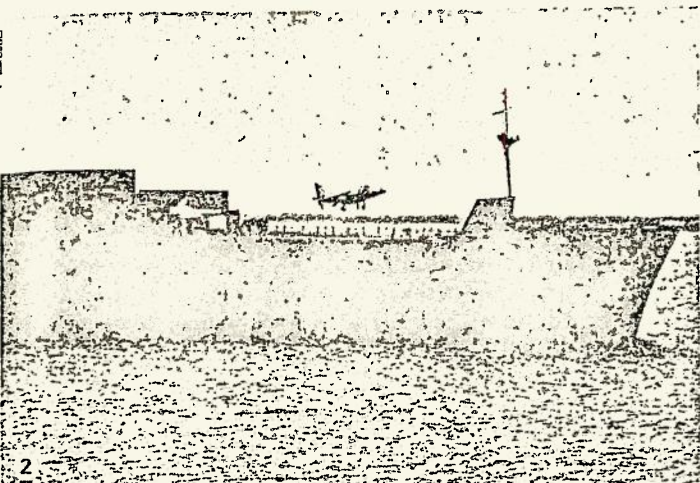
Visibilidad horizontal: 50 metros

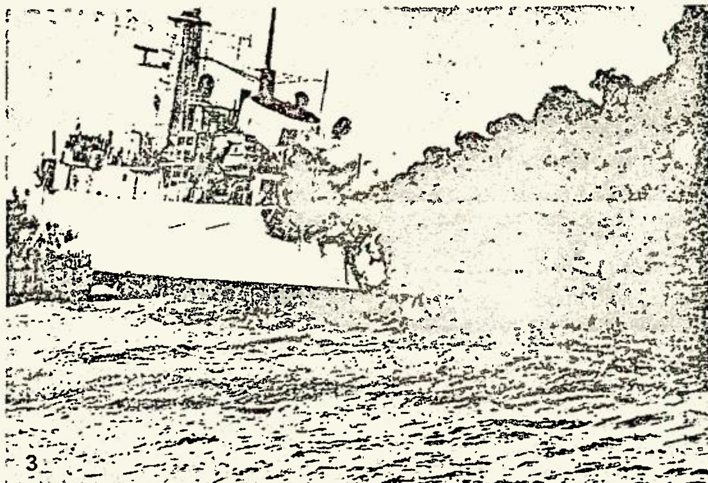
En el Atlántico Sur, las cubiertas de vuelo de los portaaeronaves estaban sometidas a veces a movimientos verticales de 9 m. de amplitud, mientras que proseguían las misiones de vuelo con un techo de nubes de 100 pies de altitud. La visibilidad horizontal solía ser de aproximadamente 1 km. y era a menudo bastante inferior. Un *Harrier* se posó un día en la pista del *Hermes* con una visibilidad horizontal de 50 m. Aunque se lanzaban bengalas tras el navío para facilitar la aproximación de los aparatos, el éxito de las operaciones aéreas fue debido principalmente a la capacidad del *Sea Harrier* para valerse de sus propios medios de aproximación, en particular el radar *Blue Fox*, y mantener una velocidad de vuelo de algunas decenas de nudos. A bordo del *Hermes*, el mantenimiento de los *Harrier* y *Sea Harrier* (más de 20 aparatos) fue efectuado por 140 marineros y suboficiales de la Marina, asistidos por unos 20 suboficiales de la Aviación. Esos hombres trabajaron 85 horas por semana y, cada día, mantuvieron 12 de los 14 *Sea Harrier* en estado de vuelo.

La agrupación táctica centrada en el *Hermes* zarpó de La Ascensión el 18 de abril y llegó a la zona de exclusión total el 1° de mayo. La agrupación anfibia (y varios buques de refuerzo) estaba dispersada en una larga hilera de naves que se extendía en realidad hasta Gran Bretaña. La decisión de no emplear el *Hermes* como buque de asalto anfibio sino como simple portaaeronaves, condujo a requisar al buque *Canberra*, que sirvió de LPH para transportar gran parte de la 3ª brigada de comandos. El *Queen Elizabeth II* fue utilizado asimismo para transportar la 5ª brigada de infantería.

1 — *Esta fotografía representa el buque* Canberra, *requisado por el ministerio de Defensa británico, navegando por el Atlántico Sur junto a un petrolero de la Royal Fleet Auxiliary. Al igual que el* Canberra, *numerosos buques mercantes, fletados o requisados para el apoyo logístico de la fuerza operacional, fueron provistos de manera provisional de dispositivos para el aprovisionamiento en el mar, materiales de telecomunicaciones por satélites e instalaciones para la utilización de helicópteros.*







2 – *El buque portacontenedores* Atlantic Conveyor *transportó vehículos terrestres, materiales para ingenieros, helicópteros* Wessex *y* Chinook, *y diversos aprovisionamientos. Además, llevó de La Ascensión a las islas Malvinas seis* Harrier *de la Aviación y ocho* Sea Harrier *de las fuerzas aeronavales (RN Fleet Air Arm). Cuando llegó a la zona de las Malvinas, los aparatos V/STOL fueron transferidos a bordo del* Hermes *y del* Invincible, *pero el* Atlantic Conveyor *siguió siendo utilizado como portaaeronaves ocasional hasta el 24 de mayo, en que fue destruido por un misil* Exocet.

3 – *Fragata Tipo 21 incendiada a raíz de un ataque aéreo llevado a cabo mientras estaba anclada en la bahía de San Carlos.*

Apoyo logístico

El mantenimiento de una línea de aprovisionamiento de una longitud superior a 13.000 km. (lo que representa 21 días de navegación) planteó problemas logísticos considerables. Además de sus buques de guerra, la fuerza operacional utilizó otras 54 naves (desplazamiento total, 673.000 tm.) pertenecientes a 33 compañías, fletadas o requisadas por la Marina (véase el cuadro). Diecinueve de estos buques, designados STUFT (Shipping Taken-Up From Trade), fueron provistos en pocos días de plataformas para helicópteros; además, casi todos ellos fueron transformados de manera a poder servir para misiones de aprovisionamiento en el mar. Transportaron en total a 9.000 hombres, más de 100.000 tm. de mercancías y 95 aparatos. Desde Devonport y Portsmouth, la Marina británica envió más de 30.000 tm. de víveres, municiones y diversos aprovisionamientos. La fuerza operacional fue equipada en tres días para la guerra; posteriormente, la disponibilidad de los principales aprovisionamientos fue superior al 80%. Los 16 petroleros fletados o requisados transportaron cada mes hacia la fuerza operacional 180.000 m³. de combustible, lo que representa un mínimo de 420.000 m³. embarcados continuamente. El 14 de junio, la fuerza operacional comprendía 26 buques de guerra, 15 naves auxiliares, 42 mercantes, 52 aviones y 136 helicópteros, todos ellos en acción o patrullando por el mar.

Acciones navales

Los buques de superficie argentinos y británicos jamás lucharon directamente unos contra otros durante el conflicto de la islas Malvinas. La primera acción importante en la que participaron fuerzas navales de superficie británicas tuvo lugar el 25 de abril: los helicópteros *Wasp* asignados al patrullero antártico *Endurance*, que operaban junto con un *Wessex* procedente del destructor *Antrim*, causaron graves daños en el submarino *Santa Fe* con misiles AS.12 y cargas antisubmarinas. La tripulación del sumergible lo hizo encallar en el puerto de Grytviken (Georgia del Sur) y se rindió. El día siguiente, la guarnición argentina de la isla se rindió igualmente, después de ser sometida a un bombardeo naval. Las misiones navales de apoyo de fuego desempeñaron un importante papel durante todo el conflicto; los cañones Mk6 de 114,3 mm. dispararon 4.000 proyectiles y los Mk8, de igual calibre, un número casi igual. Parece ser incluso que un avión argentino fue derribado por el fuego del cañón Mk8 de la fragata Tipo 21 *Avenger*.

El 2 de mayo, el crucero argentino *General Belgrano* fue atacado por el submarino nuclear *Conqueror;* éste lanzó dos torpedos Mk8, uno de los cuales alcanzó la parte de la estrave y el otro la parte central del crucero. El submarino estaba armado igualmente con torpedos del modelo más moderno *Tigerfish* Mk24, pero se cree que el comandante escogió el Mk8 por considerarlo más apropiado para atacar desde pequeña distancia un buque de superficie fuertemente acorazado. Marconi Space and Defence Systems, constructor del *Tigerfish*, ha desmentido los rumores de que al menos una munición de ese tipo hubiera sido disparada antes del Mk8 contra el *General Belgrano* y hubiera errado el blanco.

Según fuentes navales británicas de información, cuando el *General Belgrano* fue torpedeado, formaba parte de una agrupación naval de tres elementos principales, que se disponía a atacar el *Hermes* y el *Invincible*. El crucero, escoltado por los destructores *Hipólito Bouchard* y *Piedra Buena*, constituía el elemento meridional de esa fuerza. En el centro se encontraban tres corbetas, armadas igualmente con misiles *Exocet*. El elemento septentrional de la agrupación comprendía el portaaviones *Veinticinco de Mayo*, así como los destructores *Santísima Trinidad* y *Hércules*. Debido al mal tiempo, que habría impedido el despegue de los aviones embarcados, los elementos central y septentrional regresaron a Argentina. El *General Belgrano* prosiguió su ruta hasta el momento de ser torpedeado, mientras se encontraba aún fuera de la zona de exclusión total, seis horas antes de la prevista para atacar a la fuerza operacional británica. El crucero dio de banda y se hundió poco tiempo después.

Después de este combate y hasta el final del conflicto, los grandes buques de guerra argentinos dejaron de alejarse de la costa sudamericana. Al menos tres submarinos nucleares de ataque (SSN) de la Marina británica patrullaron por el Atlántico Sur durante las hostilidades, al igual que el submarino clásico *Onyx* de la clase *Oberon*, que llevó a tierra a varios destacamentos de reconocimiento y comandos. Los SSN recorrieron más de 160.000 km. durante el conflicto, sin ninguna asistencia exterior. Uno de ellos llevó a cabo la misión de patrulla de mayor duración jamás encargada a un submarino de la Marina británica, ya que se mantuvo en inmersión durante más de 90 días.

No se conocen detalles de las acciones llevadas a cabo por los otros tres submarinos clásicos de la

Lista de los buques británicos de superficie que participaron en las operaciones de las islas Malvinas (hastas finales de agosto de 1982)

Buques de guerra

Active (fragata Tipo 21)
Alacrity (fragata Tipo 21)
Amazon (fragata Tipo 21)
Ambuscade (fragata Tipo 21)
Andromeda (fragata de la clase *Leander*)
Antelope (fragata Tipo 21)
Antrim (destructor de la clase *County*)
Apollo (fragata de la clase *Leander*)
Ardent (fragata Tipo 21)
Arethusa (fragata de la clase *Leander*)
Argonaut (fragata de la clase *Leander*)
Ariadne (fragata de la clase *Leander*)
Arrow (fragata Tipo 21)
Avenger (fragata Tipo 21)
Bacchante (fragata de la clase *Leander*)
Battleaxe (fragata Tipo 22)
Birmingham (destructor Tipo 42)
Brazen (fragata Tipo 22)
Bristol (crucero Tipo 82)
Broadsword (fragata Tipo 22)
Brilliant (fragata Tipo 22)
Cardiff (destructor Tipo 42)
Coventry (destructor Tipo 42)
Danae (fragata de la clase *Leander*)
Diomede (fragata de la clase *Leander*)
Exeter (destructor Tipo 42)
Fearless (transporte de asalto LPD)
Glamorgan (destructor de la clase *County*)
Glasgow (destructor Tipo 42)
Hermes (portaaeronaves)
Intrepid (transporte de asalto LPD)
Invincible (portaaeronaves)
Illustrious (portaaeronaves)
Liverpool (destructor Tipo 42)
Minerva (fragata de la clase *Leander*)
Penelope (fragata de la clase *Leander*)
Plymouth (fragata Tipo 12)
Sheffield (destructor Tipo 42)
Southampton (destructor Tipo 42)
Yarmouth (fragata Tipo 12)
Varios submarinos

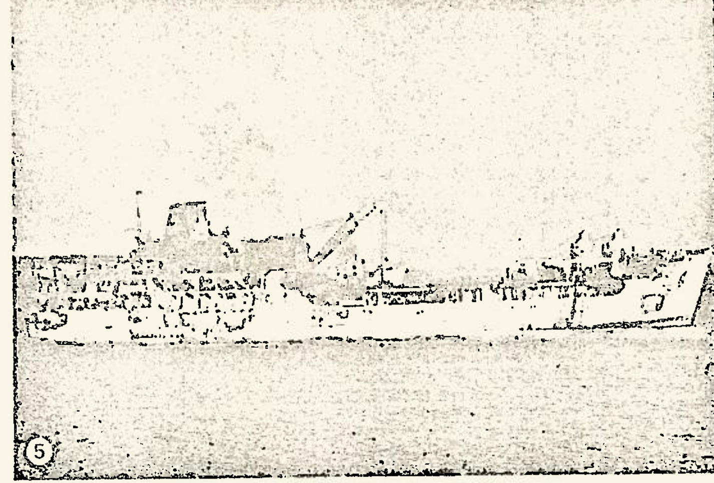
Buques auxiliares

Appleleaf (petrolero)
Bayleaf (petrolero)
Blue Rover (petrolero)
Brambleleaf (petrolero)
Endurance (patrullero antártico)
Engadine (portahelicópteros)
Fort Austin (buque de apoyo logístico)
Fort Grange (buque de apoyo logístico)
Goosander (buque auxiliar)
Olmeda (petrolero)
Olna (petrolero)
Olwen (petrolero)
Pearleaf (petrolero)
Plumleaf (petrolero)
Regent (buque de apoyo logístico)
Resource (buque de apoyo logístico)
Sir Bedivere (transporte de asalto)
Sir Galahad (transporte de asalto LST)
Sir Geraint (transporte de asalto LST)
Sir Lancelot (transporte de asalto LST)
Sir Percivale (transporte de asalto LST)
Sir Tristram (transporte de asalto LST)
Stromness (transporte de repuestos)
Tidepool (petrolero)
Tidespring (petrolero)
Typhoon (remolcador oceánico)

Otros buques de la Marina británica

Brecon (detectaminas)
Dumbarton Castle (patrullero)
OPV Hecate (buque hidrográfico)
Hecla (buque hidrográfico)
Herald (buque hidrográfico)
Hydra (buque hidrográfico)
Ledbury (detectaminas)
Leeds Castle (patrullero OPV Mk2)





Marina argentina. El ministerio de Defensa cree que dos de ellos operaron contra la fuerza operacional británica, cuyas unidades siguieron diversas pistas falsas. El comandante de la fragata *Arrow* informó que el buque había sido atacado quizá con torpedos mientras estaba prestando ayuda a la tripulación del *Sheffield*, alcanzado por un misil *Exocet*. Es posible también que hubieran sido lanzados torpedos contra el *Hermes*. Por otra parte, varios helicópteros y buques de superficie de la Marina británica lanzaron igualmente algunos torpedos, en particular el nuevo modelo *Sting Ray* puesto precipitadamente en servicio al principio del conflicto.

Bautismo de fuego del Sea Skua

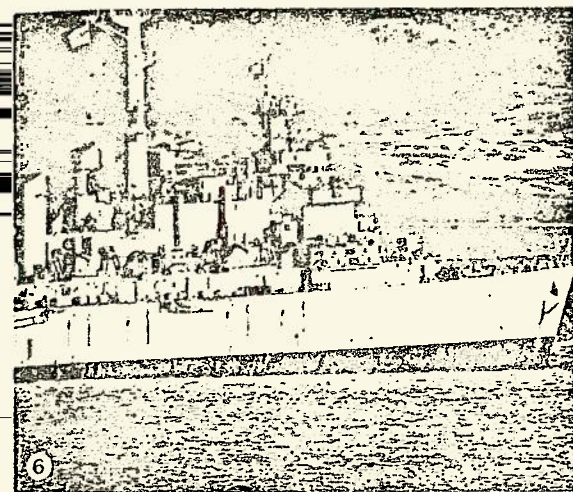
Aunque los grandes buques de guerra argentinos se alejaron de la zona de combate, algunas naves de pequeñas dimensiones y varios buques de aprovisionamiento siguieron operando dentro de la zona de exclusión total. Durante la noche del 2 de mayo, pocas horas después de ser torpedeado el *General Belgrano*, las tripulaciones de los helicópteros *Lynx* asignados a los destructores Tipo 42 *Glasgow* y *Coventry* recibieron la orden de buscar dos corbetas argentinas Tipo A69, porque se suponía que estaban operando en esa zona. Poco tiempo antes de tener que regresar a bordo, el *Lynx* del *Coventry* localizó lo que parecía ser un buque pesquero. Un *Sea King*, enviado desde el *Invincible* para identificarlo, fue atacado con fuego de cañón. El 3 de mayo a las 3 de la madrugada, el *Lynx* del *Coventry* despegó de nuevo para atacar el buque no identificado. El helicóptero lanzó una ráfaga de dos misiles *Sea Skua*, que alcanzaron su objetivo. Después del impacto del segundo de ellos, el buque, identificado posteriormente y que resultó ser el *Comodoro Somellera*, estalló produciendo un destello visible a 40 km. de distancia. Se cree que transportaba minas.

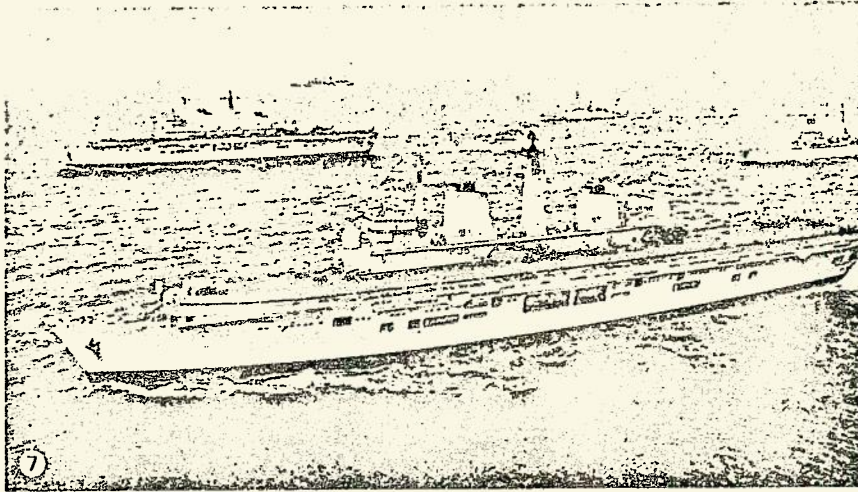
El *Lynx* asignado al *Glasgow*, retrasado por una avería de radio, fue enviado en busca de supervivientes. Mientras que el aparato se encontraba a 100 km. de distancia del buque, con mar gruesa y en presencia de ráfagas de viento de hasta 45 nudos, su radar *Seaspray* detectó un blanco situado a 24 km. Los tripulantes creyeron que se trataba del buque atacado anteriormente. Al acercarse a unos 8 ó 10 km., oyeron un ruido que atribuyeron al desprendimiento de bloques de hielo de la cola del helicóptero. En realidad, se trataba de la explosión de granadas de 40 mm. cerca del aparato. El *Lynx* se retiró precipitadamente hasta unos 15 km., descendió de 3.000 a 300 pies de altitud y lanzó dos misiles *Sea Skua* con un intervalo de 7 seg. Aunque ambos misiles estaban cubiertos de hielo antes del lanzamiento y fueron disparados desde una distancia equivalente al límite de su alcance, dieron en el blanco; éste era el *Alférez Sobral*, unidad de la misma clase que el *Comodoro Somellera*. La visibilidad era entonces algo mejor y la tripulación del *Lynx* pudo ver cómo los dos misiles alcanzaban el buque, destruyendo el puente y parte de las superestructuras. Murieron el capitán y siete tripulantes, pero el buque pudo regresar penosamente a la costa argentina.

Buques requisados o fletados por la Marina británica

Lista de buques pertenecientes a sociedades comerciales, requisados o fletados hasta el 8 de junio de 1982 para el apoyo a la fuerza operacional en el Atlántico Sur. *Nota:* no están incluidos los buques *Fawly, G. A. Walker, Finnanger, Ivy, Fern, Cortina, Luminetta, Orionman, Corona,* y *Vinga Polaris,* por haber sido fletados anteriormente por el ministerio de Defensa británico, no haber sido enviados al Atlántico Sur o haber sido devueltos a sus dueños.

Nombres	Requisado (R) o fletado (F)	Armador	Tipo	Desplazamiento bruto oficial (tm.)
Canberra	R	P&O	paquebote	44.807
Elk	R	P&O	buque de carga con rampa	5.463
British Tamar	F	BP	petrolero	15.642
British Esk	F	BP	petrolero	15.642
British Tay	F	BP	petrolero	15.650
British Test	F	BP	petrolero	15.653
British Dart	F	BP	petrolero	15.650
British Trent	F	BP	petrolero	15.649
British Wye	F	BP	petrolero	15.649
British Avon	F	BP	petrolero	15.540
Eburna	F	Shell	petrolero	19.763
Fort Toronto	F	Canadian Pacific	transporte de agua dulce	19.982
Uganda	R	P&O	paquebote	16.907
Salvageman	R	United Towing Co.	remolcador	1.598
Irishman	R	United Towing Co.	remolcador	686
Yorkshireman	R	United Towing Co.	remolcador	686
Northella	R	J. Marr Ltd.	buque de pesca	1.238
Farnella	R	J. Marr Ltd.	buque de pesca	1.207
Junella	R	J. Marr Ltd.	buque de pesca	1.615
Cordella	R	J. Marr Ltd.	buque de pesca	1.238
Stena Seaspread	R	Stena UK	buque de apoyo a instalaciones petrolíferas	6.061
Atlantic Conveyor	F	Cunard	buque de carga con rampa	14.946
Pict	R	Brit. United Trawlers	buque de pesca	1.478
Norland	R	P&O	buque de carga con rampa	12.988
Europic Ferry	R	Townsend Thoresen	buque de carga con rampa	4.190
Anco Charger	F	Ocean Transpt & Trading/ P&O	petrolero	15.974
Lycaon	F	China Steam Navigation	buque de carga	11.804
Iris	R	British Telecom	cablero	3.873
Saxonia	F	Cunard	buque de carga	8.547
Alvega	F	Silver Line	petrolero	5,737
Baltic Ferry	R	Stena Cargo	buque de carga con rampa	6.455
Nordic Ferry	R	Stena Cargo	buque de carga con rampa	6.455
Wimpy Seahorse	R	Wimpy Marine	remolcador	1.599
Queen Elizabeth II	R	Cunard	paquebote	67.140
Atlantic Causeway	R	Cunard	portacontenedores	14.946
Balder London	F	Lloyds	petrolero	33.751
Scottish Eagle	F	Kingline	petrolero	14.946
St Edmund	R	Sealink	petrolero	8.987
Geest Port	F	Geestline	buque de carga	7.730
Contender Bezant	F	Sea Containers Ltd.	buque de carga	11.445
Tor Caledonia	R	Whitwill & Co. Ltd.	buque de carga con rampa	10.000
British Enterprise III	R	British United Enterprise	buque de apoyo	15.000
St Helena	F	Curnow Shipping	buque mixto	3.150
Rangatira	F	Union Steamship Co.	paquebote	9.387
Stena Inspector	F	Stena Co.	buque taller	9.000
Laertes	R	China Steam Nav. Co.	buque de carga	11.800
Astronomer	R	Charente Steamship Co.	buque de carga	27.867
Avalona Star	R	Blue Star	buque de carga	9.784





4 — *Hundimiento del* Ardent *en la bahía de San Carlos. Cabe observar que los numerosos buques anclados en ese lugar estaban situados muy cerca unos de otros.*

5 — *El buque de asalto anfibio* Sir Galahad, *incendiado a raíz del ataque llevado a cabo por varios aparatos A-4 de la Aviación argentina, fue remolcado fuera de Bluff Cove antes de que se hundiera.*

6 — *El buque de asalto* Fearless *en la bahía de San Carlos. Entre los mástiles se distingue claramente la silueta de un* Mirage *argentino, pese a su pintura de enmascaramiento.*

7 — *Reciente fotografía del* Illustrious *(fácilmente reconocible por sus sistemas* Phalanx *montados a estribor en la parte de proa y la de popa) en el momento de reemplazar el* Invincible *(visible en último término) a la cabeza de la agrupación operacional. La llegada del* Illustrious *a la zona de las islas Malvinas permitió al* Invincible *y al* Bristol *(situados exactamente detrás de los dos portaaeronaves) regresar a Gran Bretaña después de haber pasado más de cinco meses en el mar.*

El Exocet

El 4 de mayo, un aparato *Super Etendard* de las fuerzas aeronavales argentinas lanzó un misil AM.39 *Exocet* contra el destructor Tipo 42 *Shefi*[illegible] Aunque la carga explosiva del arma no estalló, los incendios provocados en el buque causaron la muerte de 20 tripulantes y pusieron la nave fuera de combate. El *Sheffield* se hundió al cabo de seis días, mientras estaba siendo remolcado.

El 9 de mayo, un *Sea Harrier* atacó el buque de pesca transformado *Narval*, utilizado por los argentinos para misiones de vigilancia. La nave fue capturada, pero se hundió el día siguiente. El 11 de mayo, un buque argentino no identificado —podría tratarse del transporte *Isla de los Estados*, de 2.600 tm., cargado de combustible y municiones—estalló, alcanzado por el fuego de la fragata *Alacrity*. El día siguiente, el *Glasgow* fue alcanzado por una bomba de avión que no estalló; un *Sea Harrier* atacó y causó ciertos daños en el patrullero costero Z-28 *Islas Malvinas*, de 80 tm., dependiente de la Prefectura Naval argentina. Por último, el 16 de mayo, un *Sea* [illegible]*rier* atacó en Fox Bay el buque de transporte de 5.000 tm. *Bahía Buen Suceso* y otro avión del mismo tipo disparó en Port King contra una nave desconocida, identificada posteriormente por el ministerio de Defensa británico; se trataba del *Río Carcarania*. Ambos buques fueron puestos fuera de combate.

Desembarcos en San Carlos

El 21 de mayo, la agrupación anfibia estableció una cabeza de puente en San Carlos. Desde 1967, el ministerio de Defensa británico había dejado de considerar la posibilidad de hacer desembarcar fuerzas de la importancia de una brigada frente a una oposición organizada. Sin embargo, en San Carlos se trataba de poner en tierra a dos brigadas sin poseer la superioridad aérea. Las fuerzas aéreas argentinas concentraron sus ataques contra las unidades de escolta en lugar de hacerlo contra los buques de asalto anfibio. El resultado fue que las fuerzas de desembarco sufrieron muy pocas pérdidas, contrariamente a los buques de escolta. El destructor *Antrim* y las fragatas *Ardent*, *Argonaut*, *Brilliant* y *Broadsword*, fueron alcanzados por bombas o cohetes. La fragata Tipo 21 *Ardent* se hundió y las otras naves sufrieron diversos daños. La *Argonaut* quedó inmovilizada y tuvo que ser remolcada hasta la bahía de San Carlos.

El 23 de mayo, una bomba alcanzó la fragata Tipo 21 *Antelope* sin estallar. La explosión se produjo mientras un grupo de artificieros intentaban retirar la espoleta de la bomba, y la fragata se hundió. No obstante, antes de hundirse la *Antelope* y la *Ardent*, los helicópteros *Lynx* asignados a estos dos buques atacaron un mercante argentino de 13.000 tm., utilizado para llevar aprovisionamientos a la guarnición de las islas Malvinas. La nave, atacada también por aparatos *Sea Harrier*, fue alcanzada por un misil *Sea Skua* lanzado por el helicóptero de la *Ardent*, y luego por otros dos *Sea Skua* disparados por el *Lynx* de la *Antelope*, cuyos tripulantes informaron que el objetivo daba de banda y se había incendiado. El mercante desapareció al cabo de poco tiempo. Por consiguiente, parece ser que los siete *Sea Skua* utilizados durante el combate dieron en el blanco. Por otra parte, se cree que el *Lynx* del buque *Penelope* obtuvo otro tiro certero contra un objetivo que resultó ser un buque alcanzado anteriormente y que navegaba a la deriva.

El 24 de mayo, los buques de transporte de asalto *Sir Galahad* y *Sir Lancelot* fueron alcanzados por bombas que no estallaron. Sin embargo, el día siguiente, la fuerza operacional sufrió un grave revés: el destructor Tipo 42 *Coventry*, atacado repetidas veces por aviones argentinos, fue alcanzado por varias bombas y se hundió, y el buque portacontenedores *Atlantic Conveyor* fue alcanzado al menos por un misil AM.39 *Exocet* lanzado por un *Super Etendard*. Según algunos miembros de la tripulación, el buque fue alcanzado también por otro misil, que penetró en el boquete abierto por el primero. En este caso, la carga de uno de los dos misiles no habría estallado. De todos modos, el *Atlantic Conveyor* se incendió y quedó totalmente destruido, hundiéndose al cabo de cuatro días. Se perdió gran cantidad de materiales, en particular los ocho helicópteros *Wessex* de la 848ª escuadrilla, tres *Chinook* de los cuatro que transportaba, tiendas de campaña, máquinas destinadas a construir pistas de aterrizaje, vehículos, aparatos de radio y marcadores laséricos de objetivos.

La fragata Tipo 22 *Broadsword* sufrió también ciertos daños el 25 de mayo. El día 30, aparatos *Skyhawk* de la Aviación argentina y *Super Etendard* de las fuerzas aeronavales atacaron la agrupación centrada en el *Invincible*. Lanzaron al menos un misil AM.39 *Exocet*, pero los señuelos permitieron desviar su trayectoria. El mismo día, el petrolero *British Wye* fue bombardeado sin éxito por un C-130 argentino. El 8 de junio, la fuerza operacional británica sufrió las mayores pérdidas infligidas durante una sola operación: los buques de transporte de asalto *Sir Tristram* y *Sir Galahad*, que estaban desembarcando tropas y materiales en Bluff Cove, fueron atacados por aparatos A-4 de la Aviación argentina. Ambos resultaron alcanzados, al igual que la fragata *Plymouth*, y hubo más de cincuenta muertos. Debido a la pérdida de la mayor parte de los *Chinook* transportados por el *Atlantic Conveyor*, el material tuvo que ser desembarcado en Bluff Cove con la balsa motora *Mexelflote*. Esta operación duró mucho tiempo, durante el cual las cuatro baterías disponibles de misiles superficie-aire *Rapier* tuvieron que defender los cuarteles generales de brigada, por lo que no pudieron ser utilizadas para proteger a las fuerzas de desembarco.

El 12 de junio, el destructor *Glamorgan* fue alcanzado por un misil MM.38 *Exocet* lanzado por una batería costera instalada en un remolque. El buque estaba alejándose de la zona de combate, después de haber bombardeado a las fuerzas terrestres argentinas para apoyar la progresión del 45° Commando. El oficial encargado de la navegación descubrió el misil en aproximación e intentó presentar el buque por la parte de popa. Hubo trece muertos, pero el *Glamorgan* siguió siendo operacional.

Propulsión de los buques

El conflicto de las islas Malvinas fue el primero en el que participaron numerosas unidades propulsadas por turbinas de gas de Rolls-Royce. Este fue el caso de quince grandes buques de guerra de la Marina británica, en particular el portaaeronaves *Invincible*; el constructor subraya que la eficacia de ese modo de propulsión quedó patente en aquella ocasión. Ningún motor tuvo que ser cambiado durante las hostilidades. Cuando se inició la operación *Corporate*, la mayor parte de los buques que debían participar en ella se encontraban en puertos de la metrópoli. Las turbinas *Olympus* del *Invincible* iban a ser revisadas. Rolls-Royce prolongó inmediatamente 500 horas la vida útil de esas turbinas sin efectuar su revisión total, y estableció un proceso parcial de mantenimiento, de manera a poder proporcionar a cualquier motor una vida útil potencial de 2.000 horas en menos de 35 días. ✦✦

SUD_AFRICA ESLABON EN LA CADENA

Los planes del Gobierno de construír una pista nueva en la Fortaleza Falkland han provocado críticas. David FAIRHALL y Paul KEEL delinean las dudas.

Los miembros del consorcio MOWLEM/LAING/AMEY ROADSTONE, que construirá el nuevo aeropuerto en las Falkland, bajaron sus cabezas ayer a causa del disturbio político que causara su decisión de usar a Sud_Africa como posta intermedia para hombres y materiales.

Hay dos puntos en el contrato de £215.000.000.- sobre las cuales el Gobierno insistió, una es que los trabajadores deberán ser británicos (esto implicaría un promedio de 1.000 hombres, llegando a un pico de 1.400) y que debería denunciarse cualquier material no-británico que se utilice. Todavía no se sabe como entró en escena la posta en Sud_Africa.

De acuerdo a la Property Services Agency, los contratistas dijeron que toda la carga iría por mar (como lo hace la mayor parte de la carga hasta que se construya el nuevo aeropuerto) y se le recordó que la posta militar en la Isla Ascensión no estaba equipada como puerto de altura ni tenía las facilidades para acomodar un gran número de obreros de paso para las Falkland, además de su pesado tráfico de efectivos militares.

De cualquier modo,señaló la PSA ayer, la última pierna deberá hacerse por mar y, probablemente no tendría sentido que un carguero pase especialmente por Ascensión solo para recoger pasajeros. La empresa contratista le dijo a la agencia del Gobierno que no utilizaría puertos de América del Sur, presumiblemente a causa de la sensibilidad política del tema Falkland, aunque tal decisión permanecería en estudio. Esto dejaba a Sud_Africa como alternativa obvia.

En las Falkland hay disponibilidad de arena y tosca para la construcción de la pista. También hay agua fresca en la zona de Monte Pleasant. Pero la mayoría de los demás suministros deberán llegar por barco. El primer trabajo de los ingenieros deberá ser el de desembarcar algún tipo de muelle flotante en la ensenada de la Mare Habour, al que han identificado como sitio de desembarco y construir una carretera resistente desde el lugar de desembarco hasta el lugar del aeropuerto a unos pocos km. tierra adentro. Los trabajos comenzarán en septiembre u octubre, el principio del verano en el Atlántico Sur, y se estima que durarán unos tres años, basandose en las estaciones.

El Director del Movimiento Anti-Apartheid, el Sr. Robert HUGHES, MP (miembro del Parlamento) apeló ayer al Primer Ministro para que impida que los constructores del aeropuerto arreglen contratos con Sud_Africa. El demanda "un firme compromiso de que Gran Bretáña no participará en ningúna otra colaboración militar o de seguridad, directa o indirecta,

con Sud_Africa".

Un miembro del Parlamento de la facción conservadora, el Sr. Warren HAWSLEY, apeló ayer al Secretario de Defensa, Sr. Michael HESELTINE, para que deje de lado las protestas que se oponen al uso de Sud_Africa y preguntó si los contratistas británicos podrían utilizar la antigua base naval de la Royal Navy en Simonstown.

Traducción del articulo "SA LINK IN THE CHAIN" publicado en el periódico THE GUARDIAN el día 29 de junio de 1983 y cuyos autores serían David FAIRBALL y el comentarista Paul KEEL.

285

THE GUARDIAN 29/6/83

(8)

SA link in the chain

Government plans to build a new airstrip in Fortress Falklands have provoked criticism. David Fairhall and Paul Keel outline the misgivings

MEMBERS of the Mowlem/Laing/Amey Roadstone consortium which will build the new airport in the Falklands kept their heads down yesterday despite the political embarrassment at their decision to use South Africa as a staging post for men and materials.

Two things in the £215 million contract on which the Government insisted are that the labour force should be British — that is about 1,000 men on average, rising to a peak of about 1,400 — and that any non-British materials should be declared. How the South African staging post came into the picture is still not clear.

According to the Property Services Agency, the contractors said that all freight would go by sea — as most of it must until the new airport is built — and were reminded that the military staging post of Ascension Island was not equipped as a major port. Nor did it have the facilities to house large numbers of construction workers on their way to or from the Falklands, in addition to its heavy military traffic.

In any case, the PSA pointed out yesterday, the last leg of the journey would have to be completed by sea and it would probably not make sense for a freighter to make a special call at Ascension simply to pick up passengers. The contractors told the Government agency that they would not be using South American ports—presumably because of the Falklands' political sensitivity—although this decision would be kept under review. That left South Africa as the obvious alternative.

Sand and aggregate for runway building is available in the Falklands. There is also fresh water on the Mount Pleasant site. But most of the other supplies will have to be shipped in. The engineers' first job will be to moor some sort of floating base in the cove at Mare Habour which they have identified as their landing place and to build a strong road from there to the airfield site a short distance inland. Work will start in September or October, the beginning of the South Atlantic summer, and last for an estimated three years on a seasonal basis.

The chairman of the Anti-Apartheid Movement, Mr Robert Hughes, MP, appealed to the Prime Minister yesterday to stop the airport contractors making arrangements in South Africa. He demanded "firm undertakings that Britain will not enter into any other direct or indirect military or security collaboration with South Africa."

A Conservative MP, Mr Warren Hawksley, appealed yesterday to the Defence Secretary, Mr Michael Heseltine, to set aside Opposition protests about the use of South Africa and asked if the British contractors could make use of the former Royal Navy base at Simonstown.

Kelpers' mixed response

By Paul Keel

THE Government's decision to build a strategic airfield on the Falklands will be welcomed by the island's tiny community although, with characteristic ambivalence, they will have mixed feelings about the consequencies of its construction.

It will show the 1,850 islanders that the UK Government is determined to follow through the policy it began last year with the despatch of the task force.

But while commending the development in principle, Mr Terry Peck, a member of the Falklands' six-man legislative Council, expressed concern about the impact of a large influx of civil contractors

The Falklanders have already had to learn to live with a garrison almost four times the civilian population. But the enforced coexistence has been assisted by both the military's internal discipline and its physical dispersal across the islands.

Mr Peck observed that the 1,000 civilian workers who will be there for two years will not be subject to the same strict codes of conduct.

During their six-month sojourns of employment on the construction site in what, by even Falkland standards, is an isolated wilderness of former grazing land, many will be compelled to seek the somewhat less than bright lights of Port Stanley — an hour's dirt track drive away at present.

Mr Peck, a former policeman on the island, said: "I think we're going to have to look at the whole question of law enforcement on the islands once the contractors start arriving.

"Apart from the military police, there are only three civilian police officers here at present. We are going to have to start recruiting more civilian officers from Britain to come out with the workers."

He also said the persisting anxiety among Falklanders that Britain's commitment to defending the colony may not carry with it any genuine effort to develop its economy.

In theory, the new, longer airstrip could provide the communication with the outside world necessary for the economy's diversification.

But even those entrepreneurs tempted to consider the 8,000-mile flight to the Falklands may stay at home unless the Government is prepared to talk about development grants for opening up new areas of commercial activity in the islands.

"Whatever has happened over the past year, the Shackleton Report proposals about developing fishing, wool, meat and potential oil resources around the islands have still to be responded to," Mr Peck said.

286.

THE GUARDIAN
29/6/83

A debate on the runway

(10)

After an election challenge sunk like the Belgrano, Labour is not, for the moment, best placed to offer constructive opposition to continuing Falklands expenditure. Mr Heseltine — as he did again on Monday afternoon — can jeer his way through every fresh dollop of cash. A new airport at £215 million? Certainly, sir. A fine bargain in the end, if I may say so, sir.

In truth, any constructive post-electoral look at the Falklands needs to start a few paces back: Not with this or that costly project, but with the wishes and interests — long invoked — of the islanders themselves. Twelve months ago Mrs Thatcher and her then Foreign Secretary pledged a proper consultative exercise on the islands — in context, a referendum — within twelve months. There is not a bleep of that pledge manifest today. It seems to have vanished without trace. Mrs Thatcher apparently reckons she knows what the islanders want. On this week's form, amongst other things, they want 1,400 construction workers knocking holes in Mount Pleasant, over and above the existing garrison outnumbering them by more than two to one. So much for a tranquil life in the deserted southern seas. The Falklanders, through the next five years, might have a quieter time camped in a lay-by on the M1.

Last year the Government offered an apparently reasonable time scale for consultation. Give the Falklanders a period to recover and then — implicitly after the British general election — we can judge their democratic wishes. The more the infrastructure of the islands changes meanwhile under supposed military imperatives, the less real freedom of choice the people of the Falklands will have. But any referendum, of course, depends on the questions to be put: and those questions are properly ones for the people of Britain, who foot the bill, via their elected representatives at Westminster. We know already that some of those elected representatives are deeply unhappy. The foreign affairs committee thinks Fortress Falklands a long-term nonsense, lease-back a medium-term solution, and a campaign of "public education" in Britain a short-term imperative. The defence committee is acutely anxious about the drain of the Falklands on Britain's real Nato defences. It is here that any MP, sitting impotent as Mr Heseltine lobs millions south, ought to start. We are pledged — long since — to offer the Falklanders some options for their future. What are those options? When will the consultation start? Spending money, in spite of all Mrs Thatcher's rhetoric, is easy. It is intelligent diplomacy that this Government seems to find so hard.

INFORME PERIODISTICO N°: 63

PERIODICO: DIE WELT

FECHA: 2 ABRIL 1984

TITULO: "HAIG: SUBMARINO LONDINES DIO COMIENZO A LA GUERRA POR LAS MALVINAS"

Según apreciaciones del ex ministro de Relaciones Exteriores norteamericano, Alexander Haig, el hundimiento del crucero argentino "General Belgrano", mediante la acción de un submarino británico, fue el responsable del inicio de la guerra en Malvinas.

En la segunda parte de sus Memorias publicadas por el "Sunday Telegraph", Haig relata que el hundimiento ha sido el desencadenador directo del rechazo del plan de paz. Haig trató de mediar entre Londres y Buenos Aires durante el conflicto.

El ex ministro comunicó que el 2 de mayo de 1982 -día en que el buque argentino se hundió costando la vida a 368 soldados- había presentado con el presidente peruano Fernando Balaunde Terry una última proposición de paz que "en principio había sido aceptada por ambas partes".

La primer ministro británica Margaret Thatchery su gabinete dispusieron el hundimiento del crucero en ese momento. La Junta argentina reaccinó "muy disgustada"ante la pérdida del buque de guerra rechazando la propuesta, informa Haig. Según la versión de la Sra. Thatcher las propuestas de paz habrían sido telegrafiadas a Londres recién tres horas después de ocurrido el hundimiento.

Durante el último fin de semana el "Sunday Telegraph" imprimió pasajes de las Memorias del ex ministro de EE UU. En ellos se informa que Galtieri le comentó en abril de 1982 una oferta de la URSS de hundir el portaaviones "Invincible" con uno de sus submarinos.

Comodoro JOSE BENJAMIN VIDELA
Agregado Aeronàutico en la
Repûblica Federal de Alemania

Haig: Londons U-Boot begann Falkland-Krieg

AP, London

Die Versenkung des argentinischen Kreuzers „General Belgrano“ durch ein britisches Unterseeboot war nach Einschätzung des ehemaligen amerikanischen Außenministers Alexander Haig für den Ausbruch des Falklandkrieges verantwortlich.

Im zweiten Teil seiner vom britischen „Sunday Telegraph“ vorab veröffentlichten Memoiren schreibt Haig, die Versenkung sei direkter Auslöser für die Zurückweisung eines Friedensplanes gewesen. Haig hatte während des Konflikts zwischen London und Buenos Aires zu vermitteln versucht.

Der ehemalige Minister teilt mit, er habe am 2. Mai 1982 - dem Tag, an dem das argentinische Schiff sank und 368 Soldaten ums Leben kamen - mit Präsident Fernando Belaunde Terry von Peru einen letzten Friedensvorschlag ausgearbeitet, der „prinzipiell von beiden Seiten akzeptiert“ worden sei.

Die britische Premierministerin Margaret Thatcher und ihr Kabinett hätten jedoch zu diesem Zeitpunkt bereits die Versenkung des Kreuzers angeordnet. Die argentinische Junta habe auf den Verlust des Kriegsschiffes „sehr verärgert“ reagiert und den Friedensvorschlag zurückgewiesen, berichtet Haig. Nach Frau Thatchers Darstellung wurden die Friedensvorschläge erst mehr als drei Stunden nach der Versenkung des Schiffes nach London telegrafiert.

Bereits am letzten Wochenennde hatte der „Sunday Telegraph“ Auszüge aus den Memoiren des früheren US-Außenministers gedruckt. Haig berichtete darin, Galtieri habe ihm im April 1982 von einem Angebot der Sowjetunion erzählt, den britischen Flugzeugträger „Invincible“ von einem ihrer Unterseeboote versenken zu lassen.

INFORME PERIODISTICO NR.: 48

PERIODICO: REVISTA VORWÄRTS

FECHA: 15-03-84

TITULO: LOS ESTADOS UNIDOS Y EL CONFLICTO MALVINAS.

No hacen ni dos anos desde que semana a semana y hora a hora fueramos informados sobre la guerra Falkland-Malvinas. Ahora la revista londinense The Economist publicó algunos detalles, que de haber sido conocidios en aquel entonces, hubieran causado sensación y hubieran cambiado la salida política en todo este asunto. Dado que la así llamada opinión pública tiene una respiración extraordinariamente breve y los mecánicos del actual accionar de los medios nunca dirigen una mirada hacia atrás sino generalmente 24 horas hacia adelante, nadie excepto el Reino Unido tomó conocimiento. Los vencedores de Malvinas tienen muy pocos motivos para hablar sobre el tema.
Hasta fines de abril 1982 intentó el Ministro del Exterior Alexander Haig, finalmente sin éxito, en viajes diplomáticos agitados actuar como mediador entre Londres, Argentina y Washington. No desconociendo sus diferencias de opiniones con la Embajadora americana ante la ONU Jane Kirkpatrick. Ella llamó a Haig y a sus ayudantes: "amateurs, británicos con ropajes americanos, completamente insensibles para las culturas latinoamericanas" y vislumbró intereses americanos concedidos con severa neutralidad. La Sra. Kirkpatrick que hiciera "buen tiempo" para Reagan ante los generales en Argentina, tal vez colaboró también a que estos equivocadamente creyeran que los Estados Unidos no interferirían en su aventura militar en Malvinas. Haig por el contrario opina que Kirkpatrick "por sus estrechas relaciones con los latinos está espiritual y sentimentalmente incapacitada para pensar claramente en esta cuestión".
De Sir Nicholas Henderson, embajador británico en Washington sabemos que Haig interiormente estuvo siempre del lado británico, pero que frente a la opinión pública actuaba como mediador para aparentar ser auténtico ante los argentinos. El tiempo durante el cual se efectuaron los viajes de Haig, dice el Almirante inglés Woodward fue "un período muy propicio de preparativos militares". Ahora sabemos a que se refería. Cuando el 30 de abril Reagan declaró

291

8P

fracasadas las negociaciones y tomó partido por los ingleses toda latinoamerica gritó "traición". El presidente americano comunicó a las Fuerzas Armadas Británicas que "recibirían protección material" pero que no habría un "compromiso" militar americano directo. Todo el mundo entendió esto como una advertencia. Palabras del Ministro del Exterior Pym corroboraron esta impresión.
Hubiera querido negociar Haig y Kirkpatrick suplicar en la ONU por la tragedia ya sea buenas relaciones amistosas americanas hacia Inglaterra y "nuestros vecinos latinoamericanos" y neutralidad americana frente a los derechos de soberanía en y sobre las Malvinas - el Ministro de Defensa Weinberger y la marina estadounidense habían negociado secretamente, reconociendo inmediatamente la debilidad logística de la expedición británica. Weinberger notificó al presidente y llevó de las reservas americanas 12,5 millones de galones de combustible aéreo a la isla Ascención, envió 200 cohetes Sidewinder AIM-9L neuvos, municiones de todo tipo y aparatos antisubmarinos. Según el informe del Economist los americanos hicieron estallar los códigos militares argentinos, dando acceso a los británicos. Un satélite de exploración dirigido sobre Rusia fue cambiado de órbita hacia el Atlántico Sur. Los satélites americanos recién conectarón los canales de comunicación directa entre Woodward y su cuartel general en Northwood, donde interviniera la decisión del Gabinete, de hundir el Crucero Belgrano. Para el caso en que uno de los submarinos alemanes enviados a la Argentina le fue posible alcanzar a los portaaviones Hermes o Invencible, a los británicos les fue prometido en su reemplazo el portaaviones americano "Guam", pero sin tripulación.
Esto nos hubiera cortado la respiración de haberlo sabido en el momento de los hechos. "Fue en conclusión la propia política exterior del Sr. Weinberger, y era fuerte por la preocupación sobre las consecuencias que causarían un fracaso británico" escribe el Economist. Contradice todo lo que en cuanto a política oficial y pública fuera anunciada en Washington. Londres no consultó a Washington sobre la expedición de la flota, pero mientras que la Sra. Thatcher en abril 1982 reprochaba a Reagan su limitado apoyo y demasiada imparcialidad, habían comenzado ya los envíos, los cuales el Congreso nunca habría dado su aprobación.

292

Lo más irritable es: la gran potencia democrática americana dejó exponer a sus políticos del exterior otra política diferente a la que hicieran los altos mandos militares, de la cual no estaban enterados sus parlamentarios ni la opinión pública.

Comodoro JOSE BENJAMIN VIDELA
Agregado Aeronáutico en la
República Federal de Alemania

GAST IM VORWÄRTS

Ansgar Skriver:

Die USA und der Falkland-Konflikt



Ansgar Skriver ist Hörfunkkorrespondent des WDR und NDR für die Vereinten Nationen, New York und Kanada.

Es ist noch keine zwei Jahre her – da wurden wir wochenlang und rund um die Uhr mit Nachrichten über den Falkland-Malwinen-Krieg versorgt. Jetzt hat die Londoner Wochenzeitschrift *The economist* Einzelheiten veröffentlicht, die, wären sie damals bekannt geworden, Weltsensation gemacht und den politischen Ausgang des ganzen Unternehmens verändert hätten. Da die sogenannte Weltöffentlichkeit aber außerordentlich kurzen Atem hat und die Mechaniker des aktuellen Medienbetriebs nie zurück- und meist nur 24 Stunden vorausblicken, nahm kaum jemand außerhalb des Vereinigten Königreichs Notiz. Die Sieger von Falkland haben wenig Anlaß, groß darüber zu reden.

Bis Ende April 1982 versuchte sich der amerikanische Außenminister Alexander Haig, letztlich ohne Erfolg, in hektischer Reisediplomatie zwischen London, Buenos Aires und Washington als Vermittler. Unverkennbar seine Meinungsgegensätze zur amerikanischen UNO-Botschafterin mit Kabinettsrang, Jeane J. Kirkpatrick. Sie nannte ihn und seine Gehilfen „Amateure, Briten in amerikanischen Gewändern, völlig unempfindlich für lateinische Kulturen", und sah amerikanische Interessen am besten in strikter Neutralität gewahrt. Sie hatte – nach den Menschenrechts-Abirrungen seines Vorgängers Carter – bei den Generalen in Argentinien gut Wetter für Reagan gemacht, vielleicht auch dazu beigetragen, daß diese irrtümlich annahmen, die USA würden ihrem militärischen Malwinen-Abenteuer nicht im Wege stehen. Haig indessen hielt Frau Kirkpatrick „wegen ihrer engen Beziehungen zu den Latinos für geistig und gefühlsmäßig unfähig, in dieser Sache klar zu denken."

Von Sir Nicholas Henderson, dem damaligen britischen Botschafter in Washington, wissen wir, daß Haig intern stets fest auf britischer Seite stand, öffentlich aber als Vermittler auftrat, um gegenüber den Argentiniern „glaubwürdig" zu bleiben. Die Zeit der Haig-Flüge war nach Ansicht des britischen Admirals Woodward „eine unschätzbare Periode militärischer Vorbereitung". Jetzt erst wissen wir, was er damit meinte. Als Reagan am 30. April die Vermittlung als gescheitert erklärte und für London Partei ergriff, schrie ganz Lateinamerika „Verrat". Reagan teilte mit, den britischen Streitkräften würde „materielle Unterstützung" gegeben, jedoch gäbe es kein direktes amerikanisches militärisches Engagement. Alle Welt verstand dies damals als Ankündigung. Worte von Außenminister Pym bestätigten den Eindruck. Tatsächlich umschrieb es, was seit Beginn des Konflikts geschehen war.

Mochte Haig vermitteln wollen und Jeane Kirkpatrick in der UNO die Tragik gleich guter amerikanischer Freundschaft zu England und „unseren lateinischen Nachbarn" und amerikanische Neutralität gegenüber den Ansprüchen in und auf Falkland beschwören – Verteidigungsminister Weinberger und die US-Marine hatten heimlich gehandelt, da sie die logistische Schwäche der britischen Expedition sofort erkannten. An Haig und Kirkpatrick vorbei verständigte Weinberger den Präsidenten und schaffte aus US-Beständen 12,5 Millionen Gallonen Flugbenzin auf den Stützpunkt Ascension, wo zeitweilig mehr Flugverkehr als in Chicago geherrscht haben soll, lieferte 200 neue Sidewinder-Raketen AIM-9L, Munition aller Art und Anti-U-Boot-Geräte.

Nach dem *economist*-Bericht sollen die Amerikaner die argentinischen Militärcodes geknackt und den Briten zugänglich gemacht haben. Ein Aufklärungssatellit wurde aus einem Orbit über der Sowjetunion zum Südatlantik umdirigiert. Amerikanische Satellitenkanäle stellten erst die Direktverbindung zwischen Admiral Woodward und seinem Flottenhauptquartier in Northwood her, über die wahrscheinlich der Kabinettsbeschluß vermittelt wurde, den Kreuzer „Belgrano" zu versenken. Für den Fall, daß es einem der an Argentinien gelieferten deutschen U-Boote gelungen wäre, die Flugzeugträger „Hermes" oder „Invincible" zu treffen, war den Briten der amerikanische Träger „Guam" als Ersatz zugesagt, allerdings ohne Mannschaft. Zu ihrem Glück brauchten sie sich auf dem ihnen fremden Kriegsschiff nicht zurechtzufinden.

Dies alles hätte uns den Atem verschlagen, wäre es bekannt geworden, als es geschah. „Es war im Ergebnis Mr. Weinbergers eigene Außenpolitik, und sie war stark durch seine Sorge über die Folgen eines britischen Scheiterns bedingt", schreibt der *economist*. Sie widersprach allem, was als offizielle und öffentliche Politik in Washington verkündet worden war. London hatte Washington über die Flottenexpedition vorher nicht konsultiert, aber während Frau Thatcher Reagan im April wegen zu geringen Beistands und zu viel Überparteilichkeit tadelte, liefen schon die kriegsentscheidenden Lieferungen, denen der Kongreß wohl nie zugestimmt hätte.

Was zutiefst aufregend ist: Die demokratisch verfaßte Großmacht Amerika hat ihre Außenpolitiker eine andere Politik darstellen lassen als ihre Militärbefehlshaber gemacht haben, und davon wußten weder ihre Parlamentarier noch die Öffentlichkeit.

EMBAJADA ARGENTINA

AGREGACION AERONAUTICA EN ESPAÑA



MADRID, 18 de mayo de 1984.

OBJETO: Elevar recorte periodístico.

AL JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL (Jefatura II - Inteligencia).

FUERZA AEREA
N.° 1.070.710
E
S 18 MAYO 1984

1. Elevo al señor Jefe copia del recorte periodístico, editado por el Diario de Caracas, titulado "Hoy se sabe: Sin ayuda militar de USA, Gran Bretaña no reconquista las Malvinas", para su conocimiento.



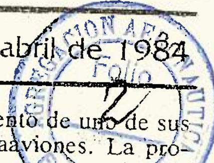
Comodoro JORGE F. MARTINEZ
Agregado Aeronáutico en España

296

A. A. ESPAÑA
E
S 18 MAYO 1984

JEFATURA II - INTELIGENCIA
ENTRO 23 MAY 1984
SALIO





aliada se encontrara realizando un trabajo de veras, pues se podrían aprender muchas lecciones.

Conociendo la oposición de los amigos de la América latina en el gobierno de Reagan, Weinberger se dirigió directamente al Presidente para obtener su aprobación para esta ayuda y, según se cree, no lo consultó con algunos miembros del Consejo de Seguridad Nacional. Se duda también sobre si gran parte de la misma llegó a oídos de Haig, enredado durante el conflicto en el papel de negociador honrado entre ambos bandos. La asistencia ciertamente se mantuvo fuera de los "canales regulares" que tanto le encantaban a Haig. Y ya que la mayor parte de la misma debería enviarse a Ascensión directamente, la isla tendría que acordonarse con una fuerte red de seguridad. Los periodistas que viajaban con la fuerza de tarea creían que tal cosa se hacía para prevenir que cualquier información llegase a Argentina, pero la realidad fue que la causa principal era prevenir que el mundo supiese el tamaño de la ayuda norteamericana.

En el Pentágono, Weinberger constituyó un grupo para estudiar las solicitudes, cuyos miembros tenían acceso directo a su persona. Se eliminaron así 15 intermediarios normales. Diariamente, el funcionario encargado de la sección debía informar al secretario el total de lo suministrado. El equipo se transfería de los inventarios en 24 horas, labor que normalmente duraba dos semanas. Además, una gran cantidad de material que había sido solicitado con anterioridad fue entregado con rapidez, así como otro tipo de suministros que la Armada norteamericana deseaba eliminar de sus inventarios de cualquier manera.

Los tipos de ayuda

La ayuda puede dividirse en tres categorías. Primero, la destinada a la isla de Ascensión. Se entregaron plantas adicionales de purificación de agua, así como alojamientos. Las carreteras se repararon y se construyeron varios kilómetros de oleoductos. Cincuenta millones de litros de combustible de aviación fueron transferidos de los inventarios de la Defensa norteamericana para el uso de los británicos. Esto era algo inusitado y que iba más allá de la entrega de los suministros estratégicos de reserva que se encontraban en la base. Los británicos hasta solicitaron que un buque cisterna norteamericano fuera desviado a la mitad del Atlántico y atracara en la isla. Fue querosén norteamericano lo que sirvió de combustible para los aviones cisternas Victor, para los de reconocimiento Nimrod, así como para los Vulcan de bombardeo estratégico que asolaron Puerto Argentino y los C 130 donde se transportaron paracaidistas y material de guerra. Gran Bretaña hubiera podido obtener ese combustible en el mercado, pero tal cosa resultaba laboriosa y hubiera consumido demasiado tiempo. Y la prontitud era crucial.

La segunda categoría de ayuda la constituían las armas. El lugar de honor le cabe a los proyectiles aire-aire Sidewinder AIM 9L, el arma más importante de la campaña. Con ella sola, se logró tumbar la mitad de los aviones argentinos y su amenaza forzó a que éstos tuvieran que volar bajo, lo que disminuía su alcance y sus tácticas. Los Sidewinder que poseía Gran Bretaña sólo eran efectivos si se disparaban desde atrás del objetivo. Para los combates de corta duración, los del tipo AIM 9L, que podían ser disparados tanto de frente como de costado al objetivo, resultaban vitales. Estados Unidos los facilitó de sus inventarios de primera línea y con toda prontitud, así como las planchas que hicieron posible su adaptación a los Harriers GR3 de la Real Fuerza Aérea. Además, se suministraron otros tipos de proyectiles, tales como los Shrikes que se guían por el radar del enemigo, los Harpoon antibuque y 8 sistemas Stinger, que se disparan desde el hombro de los infantes contra objetivos aéreos para ser utilizados por la unidad de choque SAS y que costaron 4,7 millones de dólares. Los censores británicos no permitieron que se les mencionara en los artículos despachados por los corresponsales de prensa. Los Shrikes venían además con la información de la frecuencia de los radares argentinos.

Equipos norteamericanos como los indicados y también de otro tipo llegaron a la isla de Ascensión en enormes cantidades durante el tiempo que duró el conflicto. Un observador calculó que, en cierto momento, el aeropuerto de la base de Wideawake era el más activo del mundo, aun incluyendo el O' Hare de Chicago. Los norteamericanos enviaron 4.700 toneladas de pavimento prefabricado para aeródromos, a fin de que los Harriers pudieran operar, equipo para detección de submarinos, un motor completo para un helicóptero del tipo Chinook (alquilado por 157.000 dólares). Mandaron, además, miles de granadas para mortero, pues las fuerzas terrestres británicas no contaban con suficientes bengalas y otros tipos de municiones. También se recibieron minas antipersonal, anteojos para ver de noche, calentadores para comedores de tropa y 480 paquetes de raciones para patrullas de larga duración.

Hubo que pedir "prestado" un cono de reabastecimiento aéreo a un museo militar estadounidense. Urgentemente se envió todo un sistema de artillería Vulcan Phalanx para derrumbar proyectiles, a fin de que fuera instalado en el buque **HMS Illustrious**. Se suministró asesoramiento sobre contramedidas electrónicas y acerca de cómo desactivar las bombas de fabricación norteamericana que habían caído en buques británicos, pero no habían explotado.

Cuando el material no se sacó directamente de los inventarios de las Fuerzas Armadas, sino directamente de los fabricantes, los créditos se arreglaron en 24 horas. La ayuda sumó un total de 60 millones de dólares, sin incluir los Sidewinder ni el combustible.

El tercer tipo de asistencia y el que, según algunos, sería el más importante, consistiría en suministro de inteligencia. Al principio de la guerra, no había forma de obtener fotografías por satélite. Los de tipo militar con fotografías detalladas no se encontraban en la órbita adecuada. Es cierto que ninguno de los comandantes de la fuerza de tarea llegó a ver ningún material obtenido por los satélites. Ni tampoco podía contarse con los aviones Awacs norteamericanos, pues ello hubiera implicado a los soldados norteamericanos directamente en el conflicto.

La guerra de las galaxias

Sin embargo, se sabe ahora, que en los últimos días de la guerra, Gran Bretaña logró persuadir a Estados Unidos para que moviera un satélite militar de observación de la Unión Soviética a una nueva órbita que cubriera a las Malvinas. Al usar el poco combustible del satélite para tal cambio implicaba acortar su vida y tal cosa no fue del agrado del Pentágono, para cuyos funcionarios las Malvinas se estaban transformando en una distracción peligrosa. Además, los británicos se beneficiaron con muchos datos de inteligencia militar suministrados por estaciones de vigilancia alrededor del Atlántico del Sur y que fueron transmitidas a Cheltenham (Centro Electrónico de Inteligencia Británico). Se cree que los norteamericanos habían roto el sistema de cifrado militar de Argentina, lo que permitía aumentar considerablemente la información suministrada por el buque espía británico **HMS Endurance**. Los norteamericanos sostienen que 98 por ciento de la información de inteligencia fue suministrada por ellos. Los británicos prefieren no hacer ningún comentario al respecto.

El Pentágono asignó a la fuerza de tarea varios de sus canales de comunicación por satélite, pero Gran Bretaña tuvo que adquirir antenas parabólicas especiales y equipo de cifrado. Tal cosa facilitó inmensamente las comunicaciones entre el almirante Woodward, jefe de la fuerza de tarea y el cuartel general de la Real Armada en Northwood, aparte de que éste pudo dirigirse directamente a sus comandantes de submarinos. La decisión del Gabinete británico de hundir al **Belgrano** es muy probable que haya sido comunicada a través de algún satélite norteamericano al comandante del submarino británico **HMS Conqueror**.

Esta asistencia norteamericana fue el resultado parcialmente de una estrecha relación entre las misiones militares británica y norteamericana, con sede en Washington y Londres, respectivamente, y que tiene muchos años, pero dependían en mucho de las promesas personales de Weinberger. Aunque gran parte de la opinión pública norteamericana estaba de su lado, su intervención se realizó en contra de muchas políticas de otros ministerios y agencias norteamericanas y que patentizó la embajadora Kirkpatrick en Naciones Unidas. Era, se puede afirmar, la política exterior propia de Weinberger y estaba condicionada fuertemente por su preocupación acerca de las consecuencias de una derrota británica.

La mayor parte de los analistas militares estiman hoy día que el balance estratégico- militar en el Atlántico del Sur se encontraba entonces muy equilibrado. En ningún momento, por ejemplo, gozó el almirante Woodward de suficiente campo para maniobrar. Su logística había llegado a sus límites. Le faltaba superioridad aérea con que acometer el desembarco. Los suministros, especialmente de municiones y combustible, siempre se mantuvieron en un punto crítico y para el fin de la campaña, las fuerzas terrestres casi no contaban con obuses de 105mm. El puente de reabastecimiento de la isla de Ascensión y los proyectiles Sidewinder AIM 9L eran indispensables para el éxito de la operación. No implica ningún deshonor para las fuerzas terrestres británicas señalar que sin la enorme ayuda recibida de Estados Unidos no hubieran podido triunfar. Tal opinión es la más generalizada entre muchos de los oficiales británicos.

Las consecuencias de una derrota británica

Una derrota militar británica o un estancamiento hubiera constituido un dilema para el presidente Reagan. La reputación norteamericana relativa al apoyo a sus aliados, ya de por sí baja, hubiera quedado mal parada si Estados Unidos se queda con los brazos cruzados. Pero era difícil imaginar al Congreso estadounidense autorizando el envío de infantes de marina para sacarle las castañas del fuego a Gran Bretaña, en lo que mucha gente en Washington sostenía era una guerra colonial. De ahí la oferta de Weinberger en caso de que la coraza del almirante Woodward fuera rota con el hundimiento de uno de sus dos portaaviones. La propuesta era que un buque para asaltos anfibios de un tamaño similar al de los portaaviones británicos y el cual pudiera usar helicópteros y aviones de despegue corto o vertical como los Harriers digamos el USS **Guam**, sería transferido inmediatamente a la fuerza de tarea.

En vista de la explosión política que tal eventualidad hubiera despertado en Latinoamérica y entre los opositores de la guerra en Washington, el buque hubiera tenido que ser tripulado enteramente por británicos, de los cuales sólo unos cuantos sabían algo acerca de su manejo. Una idea riesgosa y descabellada. El Pentágono no podía darse el lujo de enviar ni siquiera un técnico, aunque es probable que, en última instancia, se hubiera visto forzado a hacerlo. Afortunadamente, Gran Bretaña no se vio en la necesidad de tener que aceptar la propuesta.

El apoyo de Estados Unidos a la Gran Bretaña revivía ecos de una amistad histórica. Como se lo expresaría un senador al embajador de Su Majestad en Washington, Sir Nicholas Henderson, la idea era "con los míos aunque no tengan razón". Aunque el general Galtieri había agarrado descuidada a la Thatcher, ésta había tomado medidas unilaterales en defensa del derecho y el orden internacional. Parejo con el escepticismo norteamericano en torno a la guerra de las Malvinas, se había desarrollado una creciente admiración por la bravura británica.

La relación agridulce

¿Nos enseñó, sin embargo, algo en torno a la relación especial entre Gran Bretaña y Estados Unidos? Washington nunca fue consultado por Londres en cuanto al envío de una fuerza de tarea, a pesar de las implicaciones que ello significaba para Estados Unidos y la Nato. Si la operación hubiera encontrado algún obstáculo, era de esperarse que Washington ayudara, pero lo único que se recibió fue una asistencia cuasiprivada del Pentágono y la Armada norteamericana.

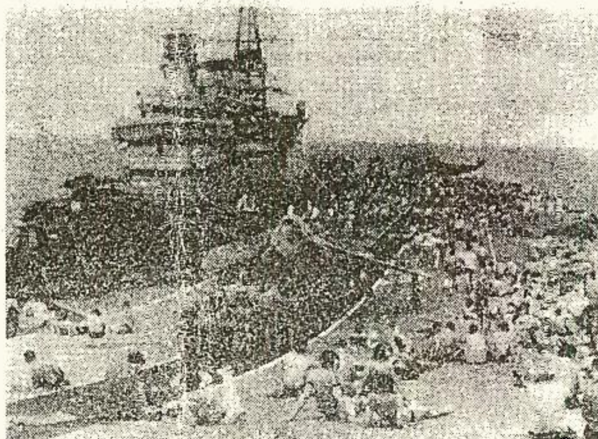
Mientras la Thatcher y el presidente Reagan hablaban acaloradamente acerca de lo que significaba la neutralidad, los comandantes británicos rezaban para que las frases airadas de la Primer Ministro no fueran a hacer cesar el flujo de armas y combustible procedente de Estados Unidos. No era la primera vez que algo así ocurría. Las obligaciones de ser superpotencia se transforman a veces en una trampa. La victoria militar británica de aquel junio no constituye ningún triunfo para la llamada relación especial. Sirvió únicamente para demostrar cuán fácil los aliados de Estados Unidos pueden involucrarlo en asuntos que no son de su gusto.

(The Economist)

Trad. Santiago Ochoa Antich

El significado de la "relación especial" USA- Gran Bretaña

Hoy se sabe: sin ayuda militar de USA, Gran Bretaña no reconquista las Malvinas



En un artículo aparecido en el importante semanario británico "The Economist", se pasa revista a los distintos tipos de asistencia recibidos por los británicos durante la guerra de las Malvinas. Su lectura resulta obligatoria, si se desean conocer los entretelones de este último acto de perfidia anglosajona.

La operación británica para recapturar las Malvinas en 1982 no se hubiera podido llevar a cabo. y mucho menos triunfar, sin ayuda norteamericana. La ayuda no comenzó. como se cree generalmente, luego del fracaso de la misión de Haig el 1º de mayo, o de las declaraciones públicas del presidente Ronald Reagan, relativas a su simpatía por la causa británica. Había empezado aun antes de que la fuerza de tarea recibiera órdenes de partir, a través de negociaciones llevadas a cabo entre las Armadas británica y norteamericana, alentadas y aprobadas personalmente por el secretario estadounidense de la Defensa, Caspar Weinberger.

El apoyo generalmente se ocultó a los ojos y oídos de los más altos representantes de ambos gobiernos, con el fin de prevenir cualquier situación embarazosa; pero, cuando la fuerza de tarea comenzó a navegar hacia el Atlántico del Sur, las dudas existentes en el Pentágono y en algunos círculos británicos en torno a la capacidad de Gran Bretaña de obtener una victoria, así como los posibles efectos que una situación inconclusa podría tener sobre la Nato, hicieron que el apoyo recibiera inusitado aliento. Fue por ello que los norteamericanos tomaron la decisión de que, en caso de que los argentinos hundieran uno de los dos portaaviones británicos, sea el **Hermes** o el **Invincible**, lo reemplazarían inmediatamente. Aunque dicha decisión era del conocimiento de algunos oficiales y funcionarios británicos, el gabinete de guerra no sabía nada al respecto.

Desde que terminó la guerra, tanto Gran Bretaña como Estados Unidos han tenido un gran interés en ocultar el tamaño de la ayuda. El Departamento norteamericano de Estado teme que sus relaciones con Latinoamérica, ya no muy buenas, se enfríen aún más y el Ministerio británico de Asuntos Extranjeros respeta esa preocupación. El Ministerio inglés de la Defensa desea, por su parte, que la victoria sea mirada como británica solamente y los ministros de este ramo se han negado a hablar del tamaño de la ayuda norteamericana. Ahora, sin embargo, podemos conocer su cuantía.

Una intensa frustración de parte de USA

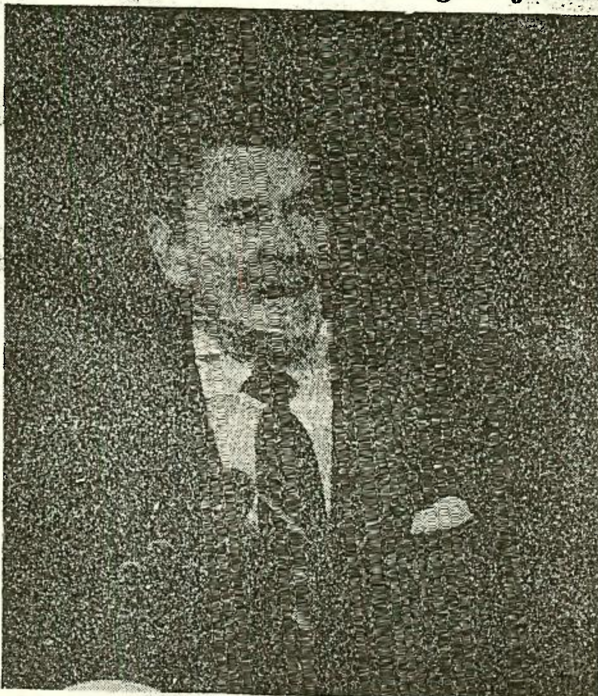
Tradicionalmente, la discusión británico-argentina en torno de las Malvinas no había producido resquemores en las relaciones anglo-norteamericanas. Estados Unidos se había declarado neutral en la cuestión de la soberanía de dichas islas, parcialmente porque se sentía culpable de haber propiciado que los británicos las ocuparan en 1833. Esa posición de neutralidad había sido reiterada en un despacho secreto del Departamento de Estado preparado durante el régimen de Perón. Y tanto el secretario asistente a cargo de los Asuntos Interamericanos, Tom Enders, como la embajadora ante las Naciones Unidas, Jeane Kirkpatrick, se habían asido fuertemente de tal principio de neutralidad para minimizar el apoyo concedido por Estados Unidos a Gran Bretaña durante el conflicto.

La cuestión de la neutralidad figuró de manera importante en la posición norteamericana, cuando se produjo el incidente en la isla Georgia del Sur que precipitaría la guerra. En vista de la política de Reagan hacia la América latina, en busca de nuevos amigos, existía pues un motivo claro para mantener el principio de la neutralidad y para que se pasara por alto la "relación especial" entre Estados Unidos y Gran Bretaña. Por lo tanto, cualquier apoyo de Washington sería contrario a esa política.

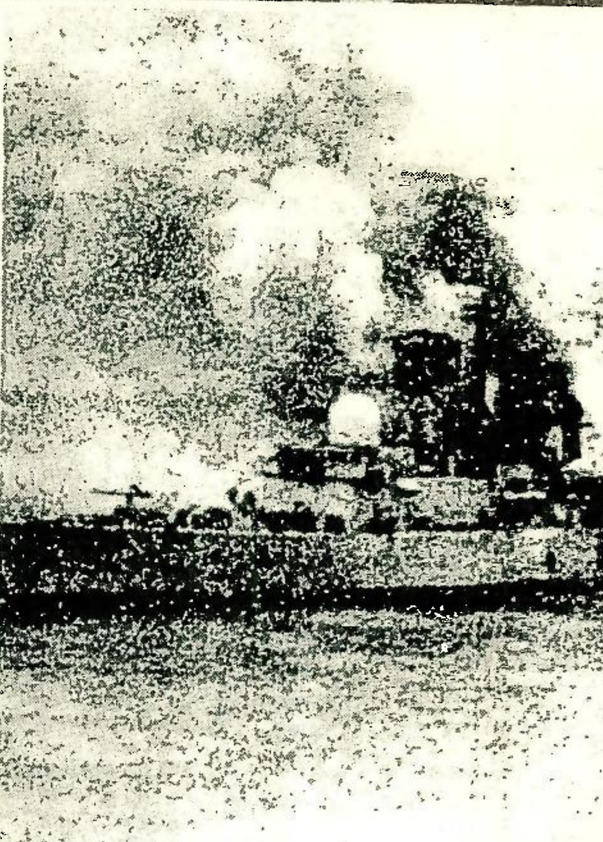
El resultado fue una intensa frustración de parte de los norteamericanos, durante la fase de negociación de la crisis de las Malvinas. Tanto el presidente Reagan como Haig le habían expresado a la señora Thatcher que, si las negociaciones fracasaban, la opinión pública en su país los forzaría a apoyar a Gran Bretaña. Pero tal cosa sólo exitó aún más su ira en torno a la posición intransigente de Gran Bretaña sobre lo que el presidente Reagan había llamado "esos pedazos de tierra helada allá abajo". Y de ahí que llegara a hacerse pública la opinión de Reagan en cuanto a sí para satisfacer el honor de Thatcher, sería suficiente un buque argentino hundido y que Haig señalara el 14 de abril que, en lo referente a ayudar a Gran Bretaña, "Estados Unidos no había accedido a ninguna petición que fuera más allá de los asuntos normales de cooperación basados en acuerdos bilaterales".

La reacción británica fue airada. Thatcher expresaría que Estados Unidos no podía pensar seriamente en tratar de la misma manera a un agresor y a su víctima. De ahí en adelante, el equipo negociador de Haig sería tratado como hostil. Se acusó a Estados Unidos de subordinar la amistad a estrechos intereses regionales. El fantasma de la traición norteamericana, cuando la crisis de Suez, se hizo presente en la calle Downing, residencia del Primer Ministro británico.

Mas, si las consideraciones relativas a la política exterior empujaban a Washington fuertemente en la dirección de la neutralidad, lo mismo podía decirse de los referentes a la estrategia mundial. Las Malvinas no eran sólo irrelevantes para la Nato, sino que constituían una distracción de sus esfuerzos. La semana anterior a la invasión argentina, Gran Bretaña había retirado varios submarinos nucleares y otros buques de apoyo de las patrullas de la organización. Ahora la fuerza de tarea dejaría muy expuesto el flanco septentrional. Las intenciones soviéticas en el Atlántico Sur eran oscuras: una pequeña guerra de diversión constituía algo muy conocido en la teoría sobre crisis nucleares. Para Washington, pues, las prioridades británicas eran equivocadas.







Diseño: Marieda Pereira

La inclinación hacia Gran Bretaña

La decisión del Consejo Nacional norteamericano de Seguridad del 1º de mayo, de inclinarse hacia el lado de Gran Bretaña, fue opuesta amargamente por varios funcionarios del Departamento de Estado y del Pentágono. No obstante, para entonces, la fuerza de tarea se encontraba ya en el Atlántico del Sur con una cola logística extremadamente frágil y confrontando a una flota argentina bien armada y fuertemente apoyada desde el aire. Los estrategas de la Armada norteamericana tenían serias dudas de que Gran Bretaña pudiera obtener una victoria total. Si el desembarco se transformaba en una batalla, podía concluir en un desastre (los británicos, entonces, sostenían puntos de vista muy similares). En un caso de extrema urgencia, Estados Unidos podía recibir una llamada de ayuda abierta y verse obligado a suministrarla de la misma manera, lo cual sería muy malo para su posición regional y una bendición para los soviéticos. Estados Unidos sin embargo, no podía ahora darse el lujo de una derrota británica, pero era importantísimo que Gran Bretaña obtuviera una victoria rápidamente y sin que la ayuda estadounidense resultara demasiado conspicua.

Las observaciones de la Armada norteamericana no carecían de realismo. Gran Bretaña estaba mal equipada para pelear en el Atlántico Sur. Carecía enteramente del reconocimiento aéreo. El último portaaviones capaz de llevar a cabo una operación de ese tipo, había sido transformado en "hojas de afeitar". Las comunicaciones británicas por satélite eran enteramente inadecuadas, y su información de inteligencia se quedaba muy corta para la tarea. No tenía suficiente número de proyectiles aire-aire que le proporcionaría a los Harriers la fuerza suficiente como para luchar con los Super-Etendards y Mirages argentinos. Pero, más importante aún, carecía de bases en la vecindad y necesitaría de enormes cantidades de combustible para poder luchar a 13.000 kilómetros de sus bases metropolitanas y a 6.500 de la isla de Ascensión, único lugar viable para lanzar el ataque. Era esencial, pues, la activa colaboración de Estados Unidos.

El papel de Weinberger

El secretario norteamericano de la Defensa, Caspar Weinberger, resulta ser un ardiente anglófilo y un admirador de Pitt y de Churchill. Desde un comienzo, se dio cuenta de los problemas logísticos confrontados por Gran Bretaña, de igual manera que la Armada estadounidense.

La clave sería la base norteamericana "Wideawake" en la isla de Ascensión, posesión británica en el Atlántico Sur. El Gobierno de Londres había pensado al principio en enviar la flota directamente desde Gibraltar, pero la realidad pronto hizo sentir la necesidad de utilizar la base de Ascensión como puente. Aunque Gran Bretaña se había reservado el derecho de utilizar la base en una emergencia, se requeriría más que eso.

Desde el primer día en que se reunió la fuerza de tarea, comenzaron a llegar las solicitudes de ayuda. Desde proyectiles hasta combustible de aviación, los pedidos al Pentágono provenientes de la misión militar británica de la avenida de Massachusetts literalmente llovían. Además, llegaban también directamente desde el comando general de la Armada Real en Northwood, directamente a ciertos amigos en Estados Unidos. Los más altos funcionarios gubernamentales en Washington no supieron nunca nada de tales pedidos. Para muchos de los involucrados directamente, parecía a veces que se trataba de una misma Armada y no de dos y los norteamericanos se sentían encantados de ver que alguna vez una Marina



La operación británica para recapturar las Malvinas en 1982 no se hubiera podido llevar a cabo, y mucho menos triunfar, sin ayuda norteamericana. La ayuda no comenzó, como se cree generalmente, luego del fracaso de la misión de Haig el 1º de mayo, o de las declaraciones públicas del presidente Ronald Reagan, relativas a su simpatía por la causa británica. Había empezado aun antes de que la fuerza de tarea recibiera órdenes de partir, a través de negociaciones llevadas a cabo entre las Armadas británica y norteamericana, alentadas y aprobadas personalmente por el secretario estadounidense de la Defensa, Caspar Weinberger.

El apoyo generalmente se ocultó a los ojos y oídos de los más altos representes de ambos gobiernos, el fin de prevenir cualquier situación embarazosa; pero, cuando la fuerza de tarea comenzó a navegar hacia el Atlántico del Sur, las dudas existentes en el Pentágono y en algunos círculos británicos en torno a la capacidad de Gran Bretaña de obtener una victoria, así como los posibles efectos que una situación inconclusa podría tener sobre la Nato, hicieron que el apoyo recibiera inusitado aliento. Fue por ello que los norteamericanos tomaron la decisión de que, en caso de que los argentinos hundieran uno de los dos portaaviones británicos, sea el **Hermes** o el **Invincible**, lo reemplazarían inmediatamente. que dicha decisión era

unidad de ricanos, que costaron la embajadólares. Los ciones ánicos no Kirkpatque se les asido fuos artículos principioor los copara mie prensa. concedidian además Unidos ición de la durante los radares

La cu tralidad teamericaimportaindicados y norteam tipo llegaprodujo scensión en isla Gedades du precipitque duró el vista dobservador Reagan cierto molatina, euerto de la amigosvake era el motivo mundo, aun el princ) Haré dedad y panorteamerialto la 4.700 toneentre Ento prefaGran Bródromos, a cualquiHarriers puhington quipo para esa polubmarinos,

El recto para un tensa fi tipo Chide los por 157.000 duranteeron, adeción demadas para vinas. las fuerzas Reagananicas no bían exuficientes Thatch tipos de ciacionbién se reopinión antipersolos forzara ver de Bretañores para exitó ropa y 480 torno tiones para sigente duración. sobre dir "pres- Reaga de reabas- "esos reo a un helada estadouni- que lle emente se blica l sistema de en cua n Phalanx cer el

El tercer tipo de asistencia y el que, según algunos, sería el más importante, consistiría en suministro de inteligencia. Al principio de la guerra, no había forma de obtener fotografías por satélite. Los de tipo militar con fotografías detalladas no se encontraban en la órbita adecuada. Es cierto que ninguno de los comandantes de la fuerza de tarea llegó a ver ningún material obtenido por los satélites. Ni tampoco podía contarse con los aviones Awacs norteamericanos, pues ello hubiera implicado a los soldados norteamericanos directamente en el conflicto.

La guerra de las galaxias

Sin embargo, se sabe ahora, que en los últimos días de la guerra, Gran Bretaña logró persuadir a Estados Unidos para que moviera un satélite militar de observación de la Unión Soviética a una nueva órbita que cubriera a las Malvinas. Al usar el poco combustible del satélite para tal cambio implicaba acortar su vida y tal cosa no fue del agrado del Pentágono, para cuyos funcionarios las Malvinas se estaban transformando en una distracción peligrosa. Además, los británicos se beneficiaron con muchos datos de inteligencia militar suministrados por estaciones de vigilancia alrededor del Atlántico del Sur y que fueron transmitidas a Cheltenham (Centro Electrónico de Inteligencia Británico

ciales y equipo de cifrado. Tal cosa facilitó inmensamente las comunicaciones entre el almirante Woodward, jefe de la fuerza de tarea y el cuartel general de la Real Armada en Northwood, aparte de que éste pudo dirigirse directamente a sus comandantes de submarinos. La decisión del Gabinete británico de hundir al **Belgrano** es muy probable que haya sido comunicada a través de algún satélite norteamericano al comandante del submarino británico **HMS Conqueror**.

Esta asistencia norteamericana fue el resultado parcialmente de una estrecha relación entre las misiones militares británica y norteamericana, con sede en Washington y Londres, respectivamente, y que tiene muchos años, pero dependían en mucho de las promesas personales de Weinberger. Aunque gran parte de la opinión pública norteamericana estaba de su lado, su intervención se realizó en contra de muchas políticas de otros ministerios y agencias norteamericanas, y que patentizó la embajadora Kirkpatrick en Naciones Unidas. Era, se puede afirmar, la política exterior propia de Weinberger y estaba condicionada fuertemente por su preocupación acerca de las consecuencias de una derrota británica.

La mayor parte de los analistas militares estiman hoy día que el balance estratégico militar en el Atlántico del Sur se encontraba entonces muy equilibrado. En ningún mo-

hundimiento de uno de sus dos portaaviones. La propuesta era que un buque para asaltos anfibios de un tamaño similar al de los portaaviones británicos y el cual pudiera usar helicópteros y aviones de despegue corto o vertical como los Harriers digamos el **USS Guam**, sería transferido inmediatamente a la fuerza de tarea.

En vista de la explos política que tal eventualidad hubiera despertado en Latinoamérica y entre los opositores de la guerra en Washington, el buque hubiera tenido que ser tripulado enteramente por británicos, de los cuales sólo unos cuantos sabían algo acerca de su manejo. Una idea riesgosa y descabellada. El Pentágono no podía darse el lujo de enviar ni siquiera un técnico, aunque es probable que, en última instancia, se hubiera visto forzado a hacerlo. Afortunadamente, Gran Bretaña no se vio en la necesidad de tener que aceptar la propuesta.

El apoyo de Estados Unidos a la Gran Bretaña revivía ecos de una amistad histórica. Como se lo expresaría un senador al embajador de Su Majestad en Washington, Sir Nicholas Henderson, la idea era "con los míos aunque no tengan razón". Aunque el general Galtieri había agarrado descuidada a la Thatcher, ésta había tomado medidas unilaterales en defensa del derecho y el orden internacional. Parejo con el escepticismo por-

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO EN JEFE
ESTADO MAYOR GENERAL
JEFATURA II - INTELIGENCIA

MEMORANDUM	PRODUCIDO POR:
Por información de:	JEFE DEL SIFA
JEFE DEL DTO EXTERIOR	Bs As de agosto de 1983 (Lugar y fecha)

Asunto: REMITIR SINTESIS DE PRENSA

1. Adjunto remito al señor Jefe, una síntesis de prensa extranjera del período del 5-MAY al 25-AGO-83, elaborada por éste Organismo para su conocimiento y efecto.

Comodoro JOSE COSTANZO
JEFE SERVICIO INTELIGENCIA FUERZA AEREA

"DIV. "D"
TOMADO CONOCIMIENTO
Y FOTOCOPIADO
21/9/83

IN/16 G.A. BERÁSTEGUI

9

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO EN JEFE
ESTADO MAYOR GENERAL
JEFATURA II - INTELIGENCIA

MEMORANDUM	PRODUCIDO POR:
Por información de:	JEFE DEL SIFA
JEFE DEL DTO EXTERIOR	Bs As de agosto de 1983 Lugar y fecha

Asunto: REMITIR SINTESIS DE PRENSA

1. Adjunto remito al señor Jefe, una síntesis de prensa extranjera del período del 5-MAY al 25-AGO-83, elaborada por éste Organismo para su conocimiento y efecto.

Comodoro JOSE COSTANZO
JEFE SERVICIO INTELIGENCIA FUERZA AEREA

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Cap (R) Osvaldo Franco
Jefe Reunión Exterior

FUERZA AEREA ARGENTINA
ESTADO MAYOR GENERAL
JEFATURA II - INTELIGENCIA
SIFA

SINTESIS DE PRENSA EXTRANJERA

1

1. Durante el trascurso de un año de puente aéreo llevado a cabo por la RAF, se han transportado 2.459 hombres con aviones BAe VC-10 y Short Belfast, rentados a la firma privada HEAVYLIFT. En el mismo periodo, la flota militar de C-130 movió 9.000 toneladas de carga y correo con destino a las Islas Malvinas.

Entre los diversos items transportados caben destacarse 20 televisores color, 100 "pallets" de cerveza "Falkland Special", calendarios y chocolates, diarios y obsequios personales con destino a la guarnición. Además, entre las cargas militares figuran un hangar desmontable, maquinaria pesada del Real Cuerpo de Ingenieros para la reconstrucción de la pista, etc.

En la actualidad, para satisfacer la creciente demanda de cargas aéreas, se ha establecido una Unidad de C-130 cargueros y reabastecedores en la Isla de Ascención, integrada por máquinas de los Escuadrones 24° y 30°. Simultáneamente, los vuelos entre Inglaterra y dicha Isla continúan a cargo de los aviones Belfast rentados.

Según el Comandante de Ala Brian WARSAP, Jefe del Servicio de Transporte de la RAF en Lyneham, la concreción del puente aéreo ha significado un importante esfuerzo para hombres y máquinas, habiéndose volado alrededor de 50.000 horas, lo que significa una equivalencia a 5,7 años de vuelo.

ORIGEN: RAF NEWS 19-MAY-83

2. Los aviones MC DONNELL-DOUGLAS F-4 Phantom de la RAF, pertenecientes al 23° Escuadrón, vuelan actualmente en las Islas Malvinas con una coloración grisácea, denominada de baja visibilidad, llevándo además de su clásico símbolo de Unidad (un águila roja), el Escudo de las Islas en la sección de proa, flanqueado por las barras azules y rojas del Escuadrón.

En misiones de patrulla de combate, las máquinas llevan 2 tanques auxiliares y 4 misiles AIM-9L Sidewinder bajo las alas; 4 misiles BAe Skyflash y un container con un cañón de 6 bocas rotativas de 20 mm, conocido con la denominación americana (de donde es originario) de SUU-20.

ORIGEN: RAF NEWS 19-MAY-83

3. El 3° Escuadrón de la RAF, continúa destacado en Malvinas. El personal de pilotos de la Unidad, efectuó 207 salidas de combate con sus aviones Harrier Gr. 3 durante el conflicto el año pasado. Entre esos hombres, el Ten John LEEMING, trágicamente desaparecido en un choque aéreo, derribó un A-4 y un helicóptero; el Ten Murdoe MACLEOD recibió la Citación de la Reina por haber regresado con su máquina severamente dañada al HMS HERMES y el Líder de Escuadrón Mike BEECH fue el primer piloto que realizó el vuelo sin escalas entre la Isla de Ascención y el mismo barco.

ORIGEN: RAF NEWS 19-MAY-83

2

CONTI///

4. A raíz de una carta publicada en los diarios londinenses, remitida por el Ten Ric SUFFOLK, del 23° Escuadrón con asiento en las Islas Malvinas (Phantom), haciéndo referencia a las escasas diversiones en el lugar para entretenimiento en el tiempo libre del personal, la firma Hornby Hobbies ha construído una reproducción de la pista del autódromo de Monza con equipos Scalextric para remitir a la guarnición de las Islas. Al mismo tiempo, invitó al que resulte campeón de la Base a participar del torneo 1984 a realizarse en la Isla Trinidad.

ORIGEN: RAF NEWS 19-MAY-83

5. El suboficial Peter SCOTT de la RAF, inició nuevamente los cursos de golf en Islas Malvinas. Ayudado por los miembros del Club de Golf local, despejaron el "link" de juego de los restos de equipo argentino que allí quedaron entre los que se hallaban un helicóptero dañado, jeeps rotos y tambores oxidados.

Como miembro del Salisbury Golf Club, el suboficial SCOTT de la Unidad de Mantenimiento de C-130, está realizando tratativas para la homologación del Club local entre los profesionales ingleses, con la mediación de Geoff ABSALON, presidente del Salisbury, con intenciones de efectuar próximamente un torneo interclubes.

ORIGEN: RAF NEWS 19-MAY-83

6. La RAF ya inició las tratativas de compra de un lote de aviones MC DONNELL-DOUGLAS/BRITSH AEROSPACE Harrier II/Gr.5. Para tal fin, ha destacado un grupo de 6 oficiales y 17 suboficiales con sus familias en la fábrica MC DONNELL, Saint Louis, Missouri, EE.UU y en la Estación Naval de Patuxent River, Maryland, donde funciona el Centro de Pruebas de la Armada.

El personal afectado al llamado Equipo de Proyecto Harrier, es componente del Establecimiento Central de Mantenimiento y Servicio de la RAF y se encuentra al mando del Comandante de Ala Nick LE DIEU. Posteriormente se integró al grupo el Ten Brian MASON quien tuvo a su cargo el mantenimiento de los Harrier a bordo del HMS HERMES durante el conflicto y cuya experiencia en daños de combate será de gran importancia para el aprendizaje de las técnicas de reparación.

El Harrier GR.5 es similar al AV-8B que adquirirá la Infantería de Marina norteamericana y es un desarrollo conjunto entre ambas naciones. Siendo bastante similar a su antecesor, los cambios más importantes efectuados consisten en el empleo más generoso de fibras de carbono; mejoras en el empuje vertical; flaps de circulación positiva; admisiones de aire más grandes; cabina con mayor visibilidad; sistema generador de oxígeno a bordo y alargamiento del fuselaje y alas.

CONTI///

El trabajo de los pilotos se verá reducido gracias a la incorporación del Sistema Aumentador de Estabilidad y Posición y el vuelo se podrá efectuar con las manos sólo en la barra de control y el acelerador ya que se instalará un computador que a través de un sistema multiplex, enlazará entre sí los componentes de navegación inercial, los de comunicaciones, el radar, las unidades de presentación de información y el resto de la electrónica colocada a bordo. El pequeño microprocesador, llamado computador de misión, estará equipado con un programa de Vuelo Operacional modificable según las necesidades.

ORIGEN: RAF NEWS 3-JUN-83

7. El componente aéreo de aviones F-4 Phantom de la RAF con destino en las Islas Malvinas, ha sido elevado a la categoría de Escuadrón, asignándosele el número 23°, reactivándose así nuevamente esta Unidad de combate que había sido desactivada a finales de la década del '60.

Asimismo, fue designado oficialmente como Jefe de Escuadrón al que hasta el momento tuviera el mando, es decir el Comandante de Ala Ian MACFADYEN, quien volara en OCT-82 el primer avión de éste tipo desde Inglaterra hasta el archipiélago.

El Escuadrón 23°, ha sido integrado con personal y máquinas originarios del Escuadrón 29°.

ORIGEN: RAF NEWS 5-MAY-83

8. El 24-MAR-83, el 16° Escuadrón del Regimiento terrestre de la RAF, con destino en Puerto Argentino, efectuó por primera vez sus unidades de fuego antiaéreas RAPIER contra un blanco naval "Shelduck" radiocontrolado. Este tipo de RPV han sido asignados a la Unidad misilística antiaérea que defiende las instalaciones del aeropuerto local.

Los lanzadores, dispararon simultáneamente contra el blanco que se desplazaba a una velocidad de 200 nudos, en alturas comprendidas entre los 100 y 1.000 pies y con distancias variables entre los 2 y 6 km. Estos sistemas de blanco, normalmente disparados desde buques en navegación para prácticas de artillería AA en alta mar, son idóneos para otorgar total realismo a los operadores de RAPIER, algunos de los cuales efectuaron su primer disparo en esa oportunidad.

El empleo de éste tipo de ingenios, permitirá alcanzar un grado óptimo de instrucción, sobre todo empleando sistemas de operación manual.

ORIGEN: RAF NEWS 5-MAY-83

9. Recientemente, retornaron a Inglaterra dos aviones NA-39 Buccaneer del 12° Escuadrón que estuvieron destacados durante cierto tiem

CONTI///

po en Islas Malvinas. Operando desde el punto más austral jamás alcanzado por estas máquinas, su alcance fue incrementado mediante la asistencia de los C-130 tanques con base en Puerto Argentino, para las misiones de patrulla de combate.

Junto a su armamento normal compuesto por bombas HE de 1.000 libras, el Buccaneer es capaz de llevar misiles antiradar y antibuque MARTEL; armas guiadas por láser y misiles aire-aire AIM-9 Sidewinder.

ORIGEN: RAF NEWS 5-MAY-83

10. El 8-MAR-83, se produjo el relevo en la jefatura de la Base Aérea Malvinas, de la RAF. El Jefe saliente, Capitán de Grupo Roger AUSTIN, entregó el mando de la Unidad al Capitán de Grupo Pat KING y presentó a quienes hasta ese momento fueron sus subordinados directos: el Comandante de Ala Colin TERRY, Jefe del Ala Técnica; el Comandante de Ala FORBES-PEARSON, Jefe del Ala de Operaciones y el Comandante de Ala Tom CUNNIFFE, Jefe del Ala Administrativa.

ORIGEN: RAF NEWS 5-MAY-83

11. Cinco aviones BAC VC-10 adquiridos a un costo unitario de £ 11 millones a la ex-aerolínea GULF AIR, están siendo transformados por la BRITISH AEROSPACE en reabastecedores de combustible, con destino a un nuevo Escuadrón (el 101°) que se encuentra en formación en la RAF, quien ya recibió el visto bueno del Ministerio de Defensa para recibir las máquinas a partir del 1-MAY-84.

Estos aviones, serán seguidos por otros cuatro BAC Super VC-10 que se compraron a la EAST AFRICAN AIRWAYS y que ya se encuentran en la fábrica que tiene a su cargo los trabajos de transformación. Según directivos de ésta empresa, los aparatos presentaban grandes deterioros estructurales, definiéndolas como "en estado ruinoso", lo que implica que para dejar en estado operativo cada célula se requieran alrededor de 50.000 pequeños trabajos de modificación.

Las aeronaves recibirán la denominación de Mk.2 en el caso de los VC-10 y de Mk.3 en los del Super VC-10 y tendrán un 50% más de capacidad de carga que la flota actual de Mk.1 en servicio, ya que los Mk.2 transportarán 166.000 libras de combustible y los Mk.3 181.000 libras, de las cuales en ambas máquinas, se podrán transferir unas 100.000 libras, mediante tres puntos de bombeo; el primero, en el fuselaje, demandará modificaciones estructurales importantes y tendrá una capacidad de tranferencia de 500 galones por minuto; los otros dos, en containers subalares, podrán bombear 300 galones por minuto y en los tres casos se empleará el sistema conocido como "cono-sonda".

Ambos tipos de máquinas serán dotados del reactores ROLLS ROYCE CONWAY 550B de 21.800 libras de empuje estático a fin de estandarizarlos

CONTI///

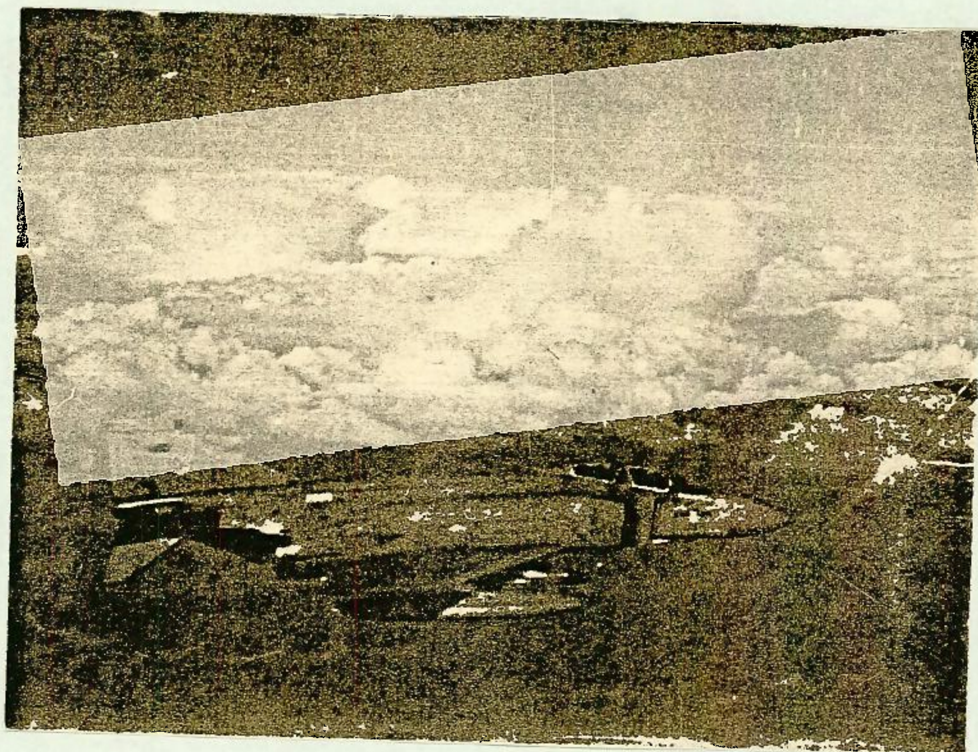
con el material de vuelo ya existente en dotación. Se ha previsto que, aún habiendo volado 50.000 horas cumpliendo servicios civiles, los nue vos aviones tengan una vida útil de 15 años.

ORIGEN: RAF NEWS 25-AGO-83

12. Se adjunta como ANEXO 1 de la presente síntesis, fotocopias referentes a los puntos 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 y 11.

9

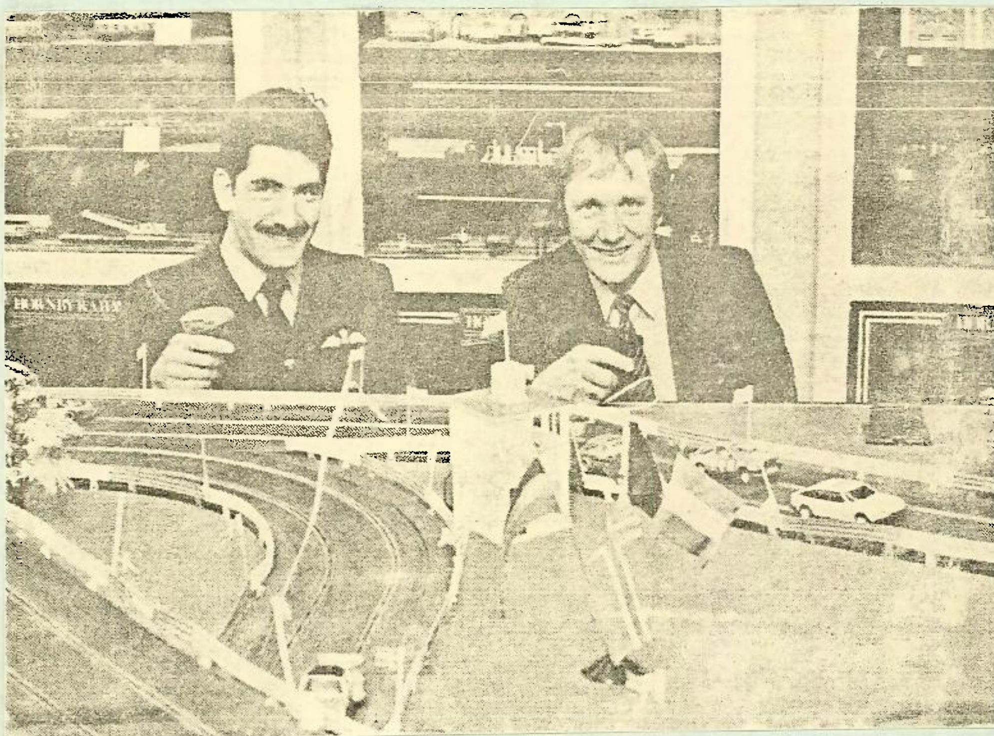
ANEXO I



PHANTOM del 23° Escuadrón volando sobre Malvinas



Personal del 3° Escuadrón de la RAF en el AD Puerto Argentino

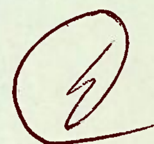


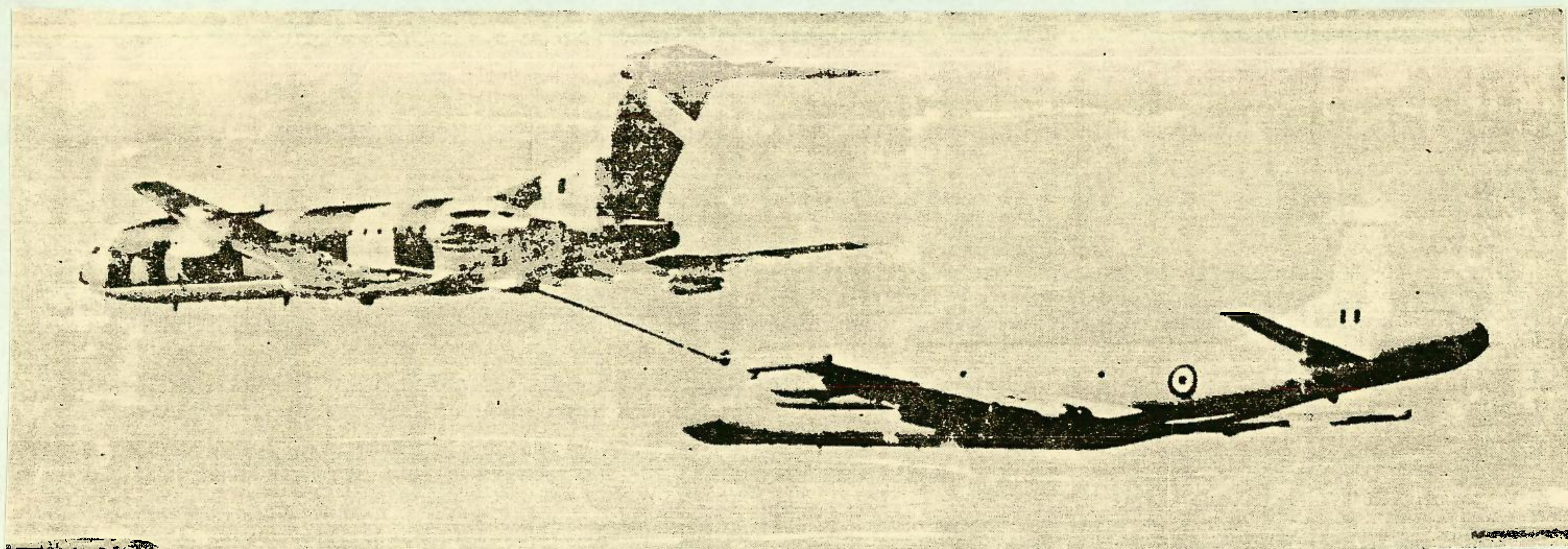
Piloto del 23° Escuadrón de la RAF en la casa HORNBY HOBBYES

Tee up in the Falklands



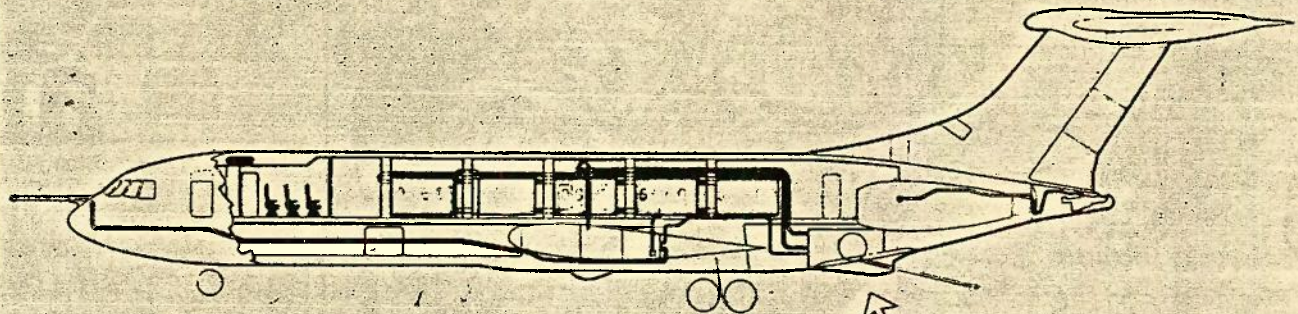
El Suboficial SCOTT realizando su primer tiro en el nuevo campo de golf de Malvinas.

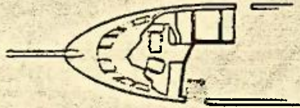


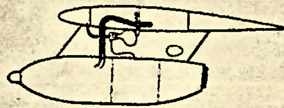


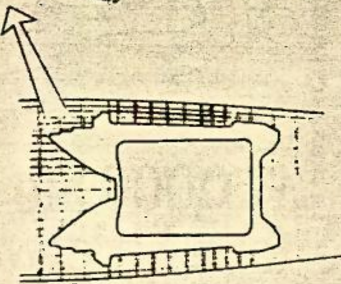
Avión BAe VC-10 Mk.1 de la RAF reaprovisionando de combustible a un AEW NIMROD

VC.10 A.A.R.T. CONVERSION







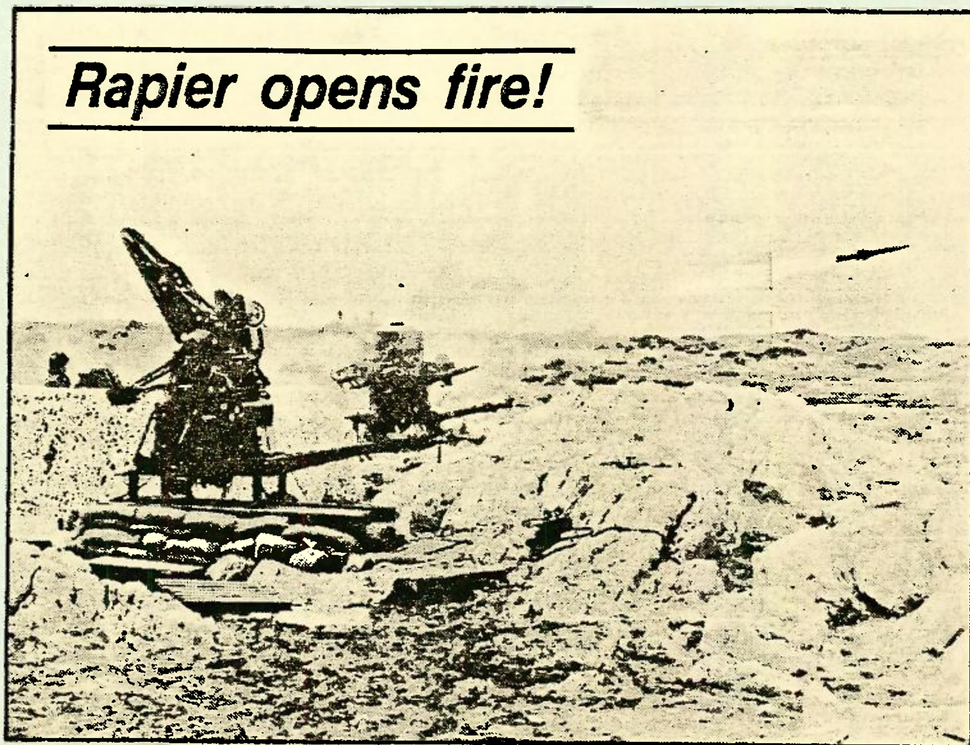


Wing and Fuel System modifications to accept Pylon and Pod

Flight Engineer & Navigator Stations modified, Crew Escape System installed

Structural modifications to accommodate Fuselage H.D.U.

Modificaciones a introducir en los BAe VC-10 Mk.2/3 de la RAF



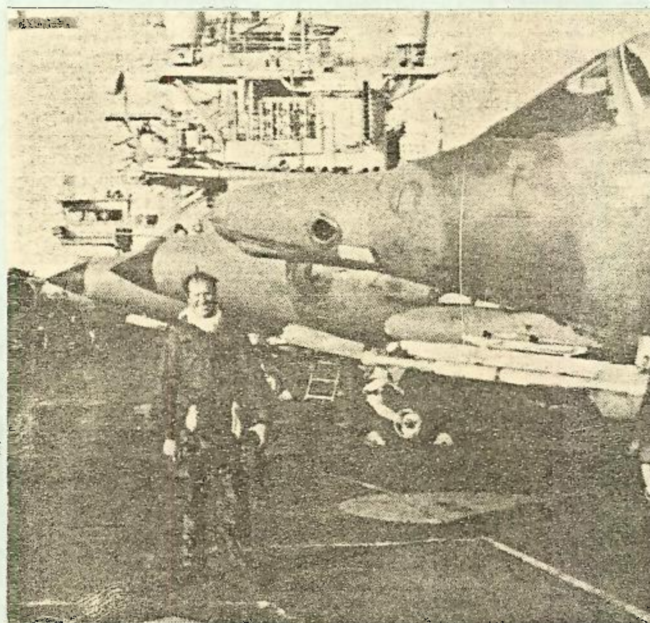
Disparo de un misil RAPIER en MALVINAS

310

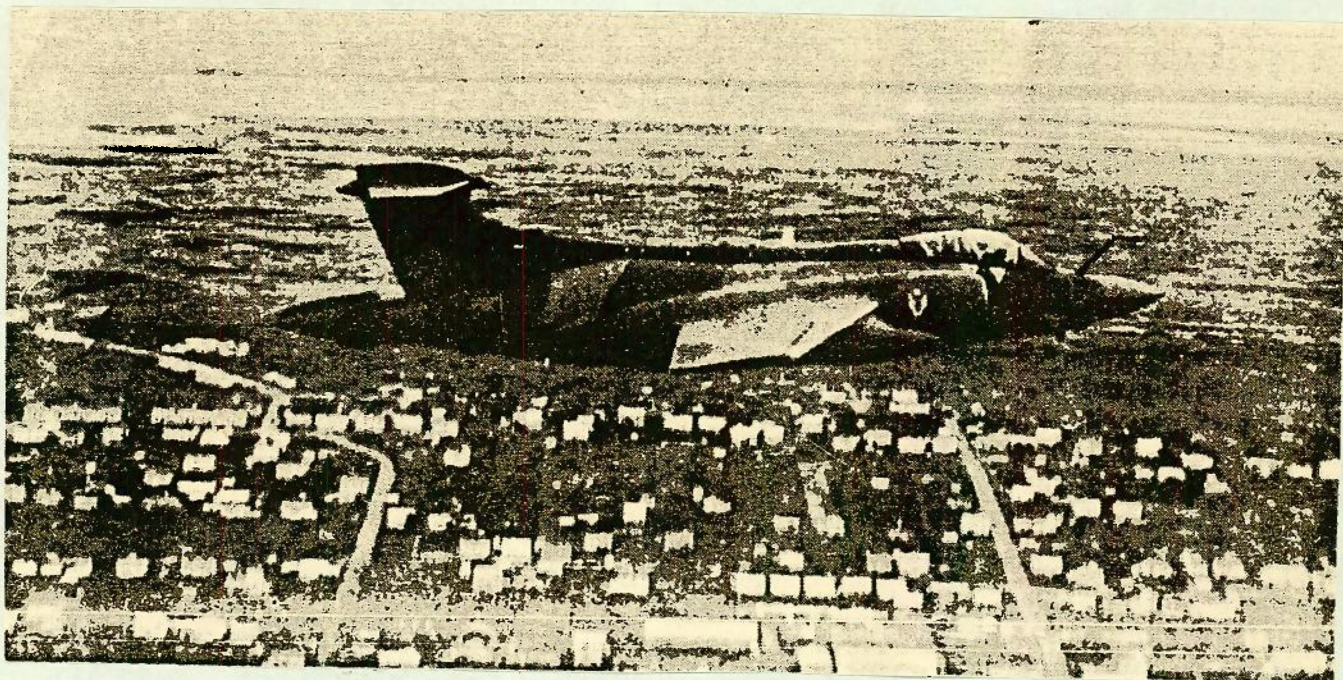


ABOVE — The CSDE GR5 project team — Standing (Left to Right) Chf Tech Bob Baker, Chf Tech Jack Harris, Chf Tech 'Stu' Shackleton, Sgt Steve Bartlett, Chf Tech Dick Duckworth, Chf Tech Steve Crump (NATC Patuxent River), Chf Tech Gwyn Weallans, Sgt 'Ike' Percival, Chf Tech John Smith, Sgt Ken Perkins, Chf Tech Ray Ogg (NATC Patuxent River), Chf Tech Paul Gladstone (BAe Kingston), FS Mike Mansfield, Chf Tech 'Chalky' White, Chf Tech Mick Abrams, FS Bill Vass, Mr Kevin Close (BAe Representative). Seated (Left to Right) Flt Lt Trevor Winn-Morgan (BAe Kingston), Flt Lt Martin Kilshaw, Flt Lt Roger Bowes, Wg Cdr Nick Le Dieu (Project Team Leader), Flt Lt Brian Mason, Mrs Eileen Weallans (Project Secretary), Flt Lt Peter Crowle.

Personal de la RAF afectado al Equipo de Proyecto Harrier en EE.UU.



Ten Brian MASON, a cargo del mantenimiento de los Harrier de la RAF a bordo del HMS HERMES durante el conflicto.



Buccaneer del 12° Escuadrón volando sobre Pto Argentino



Buccaneer del 12° Escuadrón en el AD Puerto Argentino

9



Relevo del mando del AD Puerto Argentino

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO EN JEFE
ESTADO MAYOR GENERAL
JEFATURA II - INTELIGENCIA

MEMORANDUM	PRODUCIDO POR:
Por información de:	JEFE DEL SIFA
JEFE DEPARTAMENTO EXTERIOR	Bs As 19 de Agosto de 1983 (Lugar y fecha)

Asunto:
REMITIR SINTESIS DE PRENSA

1. Adjunto remito al Sr Jefe Síntesis de Prensa Extranjera desde NOV-82 hasta AGO-83.



Comodoro JOSE COSTANZO
JEFE SERVICIO INTELIGENCIA FUERZA AEREA

DIV "D"
Tomado conocimiento
y fotocopiado
21/9/83

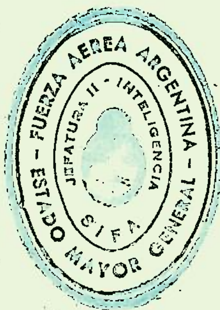
CN 16 G.A. ...

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO EN JEFE
ESTADO MAYOR GENERAL
JEFATURA II - INTELIGENCIA

MEMORANDUM	PRODUCIDO POR:
Por información de:	JEFE DEL SIFA
JEFE DEPARTAMENTO EXTERIOR	Bs As 19 de Agosto de 1983 (Lugar y fecha)

Asunto:
REMITIR SINTESIS DE PRENSA

1. Adjunto remito al Sr Jefe Síntesis de Prensa Extranjera desde NOV-82 hasta AGO-83.



Comodoro JOSE COSTANZO
JEFE SERVICIO INTELIGENCIA FUERZA AEREA

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Capitán (R) Osvaldo Franco
Jefe Secc.Reunión Exterior

4

FUERZA AEREA ARGENTINA
ESTADO MAYOR GENERAL
JEFATURA II - INTELIGENCIA
SIFA

SINTESIS DE PRENSA EXTRANJERA 1983

1. El 17-OCT-82, aterrizó en la recién repavimentada pista de Puerto Argentino, el Phantom matrícula XV-468, de la Real Fuerza Aérea al mando del Comandante de Ala IAN MACFADYEN, Jefe del 29° Escuadrón, cuya dotación comenzó a partir de esa fecha a integrar el sistema defensivo de las Islas Malvinas.

El vuelo tuvo una duración de 8 hs y 45 ' y requirió siete reaprovisionamientos de combustible en el aire. Si bien no son necesarias esta cantidad en un vuelo de traslado normal, se tomaron precauciones especiales, en vista de que se trataba del primer aparato de ese tipo que llegaba a las islas.

En el aterrizaje, la máquina fué frenada por un sistema de cables de origen americano, que detiene la carrera a los 700 pies. Dicho sistema instalado por el Real Cuerpo de Ingenieros, ya ha sido reemplazado por uno nuevo de origen británico llamado RHAG (SISTEMA ROTATIVO DE CABLES DE FRENADO).

ORIGEN: RAF NEWS 5-NOV-82

2. El personal de la RAF destacado en Puerto Argentino, es trasladado en vuelo desde la metrópolis(Londres), en aviones C-130 que son reabastecidos en vuelo, para poder permanecer 13 hs en el aire, tiempo que dura el viaje.

Una vez arribados a su destino, y según la función que deban desempeñar, son alojados en la ciudad, donde se rentan casas de familia a ese efecto, o en el buque alojamiento RANGATIRA, así como también en tiendas de campaña próximas al Aeropuerto.

Se han previsto diversas comodidades, para hacer más llevadera la vida en el lugar, dotándose a la Base con; biblioteca, microcine, juegos de salón, sala de música y un pequeño mercado militar.

El personal allí destacado recibe un suplemento de sueldo "por zona" de £ 1 por día, más £ 1,70 diaria por encontrarse separados de la familia, sin importar las jerarquías.

ORIGEN: RAF NEWS 5-NOV-82

3. Han sido destacadas en las Islas Malvinas, cuatro tripulaciones de los Grupos N° 24 y 30, del escuadrón de C-130 tanques, y una cantidad no determinada de personal de la vigésima ala de Ingenieros, al mando del Líder de Escuadrón DAVID DREWS, quienes permanecerán en ese destino por tres meses hasta su relevo.

La misión asignada a esa unidad, es la de proveer combustible en el aire, a las máquinas que realizan vuelos de traslado y patrulla en torno a las islas, así como el lanzamiento periódico de carga y correo en GRYTVIKEN (Islas Georgias del Sur), además realizan patrullajes marítimos de largo alcance, localizando móviles en superficie, dentro de la llamada Zona de Exclusión Total (ZET).

ORIGEN: RAF NEWS 11-FEB-83

112.

4. Durante la visita efectuada por la Primera Ministro MARGARET TATCHER a las Islas Malvinas, el Jefe del componente aéreo de la RAF en ese lugar Capitán de Grupo SANDY WILSON, recorrió con la mandataria las instalaciones del recién reconstruído Aeropuerto de Puerto Argentino. En él se exhibe el "botín de guerra", tomado durante el conflicto, se apreciaba diverso armamento y turbinas de los Aermacchi 339 de la Armada Argentina.

Posteriormente la Sra TATCHER, recorrió las islas, en un helicóptero SEA KING MK-3 del Escuadrón 202 de la RAF.

ORIGEN: RAF NEWS 25-MAR-83

5. El personal de la RAF destacado en las Malvinas, ha recibido a mediados de año, el primer lote de misiles aire-aire de largo alcance SKY-FLASH, con destino a los aviones Phantom del 23° Escuadrón.

ORIGEN: RAF NEWS 18-JUL-83

6. Para el mes de julio del corriente año, la tripulación de un avión Phantom del 23° Escuadrón, integrada por el nuevo Jefe del mismo y su Jefe de Operaciones, cumplieron las primeras 3.000 Hs de vuelo, con máquinas de ese tipo en misiones de patrulla alrededor de las Islas Malvinas.

ORIGEN: RAF NEWS 2-JUL-83

7. Ha sido firmado un contrato por £ 2,5 Millones, para la construcción de instalaciones en el Aeropuerto de WIDEAWAKE, en la Isla de Ascensión, a fin de satisfacer las necesidades que surgen de la importante cantidad de personal allí destacado por la RAF, a posteriori del conflicto del Atlántico Sur.

A unos Km del Aeropuerto se levantará un alojamiento permanente que eliminará, la existencia de 250 tiendas de campaña actualmente en uso. La nueva instalación contará con un centro de compras, lavandería y terrenos para deportes. La mano de obra necesaria, será local e importada de la Isla Santa Elena y se espera que la construcción finalice para noviembre del corriente año.

ORIGEN: RAF NEWS 11-FEB-83

8. Dadas las imperiosas necesidades de aviones reabastecedores, la RAF se ha visto impulsada a adquirir al transportista británico BRITISH AIRWAYS, seis aviones Lockheed TRISTAR 500 para su urgente conversión en aviones tanque de uso estratégico.

Los nuevos aparatos, cuentan con una capacidad tres veces mayor que los actuales integrantes de la flota, los VC-10 y nueve veces más que los ex-bombarderos VICTOR.

ORIGEN: RAF NEWS 25-MAR-83

9. A principios del corriente año, se habilitó en un hangar del Iº Escuadrón de la RAF, en WITTERING (Inglaterra), un museo con trofeos capturados al finalizar el conflicto del Atlántico Sur. Entre ellos, aparecen: el cartel de la Base Aérea Militar Malvinas; una pieza bitubo antiaérea de 35 mm.; un lanzador de misiles BLOWPIPE con el que se supone se derribó al Ten GLOVER y un lanzador de misiles SAM-7, además de restos de aviones IA-58 Pucará dañados.

ORIGEN: RAF NEWS 8-ABR-83

10. En el trascurso de una reunión celebrada en ABR-83 entre el Comité de Defensa Parlamentario y un plenario de la Cámara de los Comunes, se llegó a la conclusión que es necesario presupuestar una cifra global que permita el desarrollo de la infraestructura de las Islas Malvinas, a fin de efectivizar aún más la presencia británica en el archipiélago.

11. Entre los temas en discusión en la antecitada reunión, se ha impuesto al Ministerio de Defensa y la Agencia de Desarrollo de Ultramar la tarea de configurar con un encuadre armónico los problemas locales, de manera tal de lograr un adecuado balance entre la vivienda, la educación y la salud; ésta última tiene gran importancia debido a que las instalaciones hospitalarias existentes no alcanzan a cubrir satisfactoriamente las necesidades de la población y la guarnición militar

ORIGEN: RAF NEWS 8-ABR-83

12. A principios de JUL-83, la RAF recibió el primer aparato TRISTAR 500 recientemente adquirido. La urgencia que por él existía, ha demorado su transformación en avión tanque y sólo se lo emplea como carguero, fundamentalmente para aliviar la pesada carga impuesta a la flota de C-130 del Arma, quien con ellos debe cumplir múltiples misiones y cuyo número no alcanza para cubrir todos estos compromisos, incluso los de la OTAN. Cada uno de los nuevos aviones, cuenta con 400 plazas de capacidad e inicialmente serán tripulados por personal civil de la aerolínea vendedora, con mantenimiento a cargo de la misma, hasta que el personal militar haya sido capacitado el tiempo suficiente en los simuladores de la firma.

ORIGEN: RAF NEWS 16-JUL-83

13. Dadas las actuales necesidades vigentes, se hace menester concretar para 1985, la habilitación del nuevo aeródromo en Mt PLEASANT, según lo afirmó ante la Cámara de los Comunes, el Secretario de Estado para la Defensa MICHAEL HESELTINE.

Con un costo estimado en £ 215 Millones, se espera construir un Aeropuerto capaz de ser operable en todos los climas y a toda hora, con comodidades suficientes para alojar al personal destacado, con los medios técnicos apropiados para permitir que cada aeronave cumpla con la misión asignada, es decir los Phantoms y los Harriers para la defensa, los C 130 para reconocimiento y reabastecimiento y los helicópteros Chinook y Sea King para transporte de cargas, búsqueda y rescate.

Se espera que los trabajos concluyan en abril de 1985 en lo que hace a la pista de 8.500 pies y las instalaciones básicas y para febrero de 1986 la totalidad de la construcción. Simultáneamente junto a esta última etapa, la pista de 6.100 pies de longitud del actual Aeropuerto será reconstruída en su totalidad, con una duración estimada de la obra de 18 meses.

ORIGEN: RAF NEWS 16-JUL-83

14. Para suplementar la capacidad de carga de los helicópteros Chinook y de los vehículos oruga BV206, en las tareas de distribución en el interior de las Islas Malvinas, se han importado con ese destino, un lote de caballos de tiro, adecuados para llegar a las zonas más difíciles e inhóspitas.

ORIGEN: RAF NEWS 30-JUL-83

15. El Ministerio de Defensa ha rentado a la empresa civil BRISTOUS tres helicópteros Sikorsky S61, con sus tripulaciones, para complementar la capacidad de las restantes aeronaves militares.El presente contrato será efectivo hasta finalizar el verano austral y permitirá que los aparatos militares sean destinados pura y exclusivamente a misiones de transporte de materiales de construcción.

ORIGEN: RAF NEWS 30-JUL-83

16. Para finales de la presente década, la RAF tiene previsto reemplazar la flota de aviones de instrucción de la CENTRAL FLYING SCHOOL. Entre los aparatos a evaluarse para la futura competición, figuran el PILATUS PC-7 de origen suizo, el BEECHCRAFT T-34C americano y el EMBRAER 312 TUCANO de producción brasileña y los siguientes aparatos locales, el FIRECRACKER y dos proyectos de la BRITISH AEROESPACE de turbohélice, uno de cuyos modelos presenta gran similitud (en opinión de este organismo) con el aparato brasileño mencionado.

Se adjunta como ANEXO I, fotocopias de ambas máquinas.

ORIGEN: RAF NEWS 30-JUL-83

17. La RAF ha seleccionado entre los dos competidores el modelo inglés de misil antiradiación denominado genéricamente ALARM (AIR LAUNCHED ANTI RADIATION MISSIL).

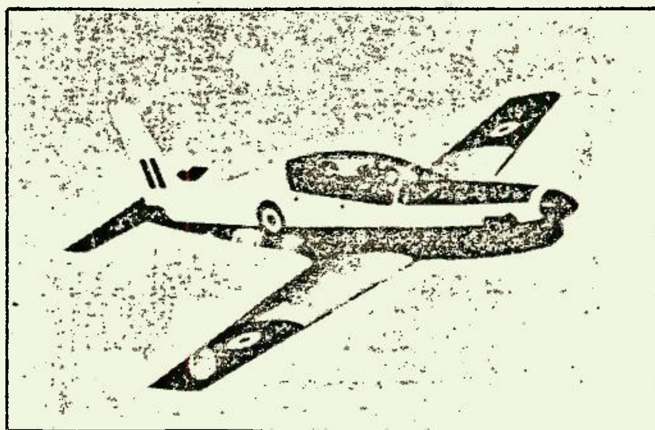
El ingenio irá equipado con electrónica de la firma MARCONI SPACE AND DEFENSE SYSTEMS, y comprenderá un receptor de microondas para procesar las radiofrecuencias, un procesador digital para catalogar y separar las microondas, un radomo de antena con materiales plásticos de nuevo tipo y la capacidad de poder reprogramar el conjunto tanto en vuelo, como en tierra, estableciendo una lista de prioridades entre los blancos seleccionados.

ORIGEN: MARCONI PRESS INFORMATION 01-AGO-83

18. La empresa electrónica COSSOR, ha recibido un contrato por valor de £ 2,5 Millones para producir una variante del interrogador IFF 3500 con destino a la integración con el radar THORN-EMI "SEARCH WATER"

El equipo será incorporado en tres diferentes tipos de aeronave de la RAF, a saber; el AEW NIMROD, el TORNADO ADV y el PHANTOM, su funcionamiento se basa en el empleo de monopulsos que permiten la supresión de los efectos de reflexión terrestres incorporando un sistema automático de cambio de código.

ORIGEN: COSSOR ELECTRONICS LIMITED 05-AGO-83



Proyecto de British Aerospace de turbohélice.



EMBRAER EMB-312 Tucano

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

FUERZA AEREA ARGENTINA
ESTADO MAYOR GENERAL
JEFATURA II - INTELIGENCIA
SIFA

B-X-M 1

SINTESIS DE PRENSA EXTRANJERA

Realizaron Fotocopia
División "O" y Foto

IN 16 Jorge García
26 oct 83

Cl° Bordenado Eduardo
26-10-83.

1. Durante la semana del 19 al 23-SEP-83, se anunció que la Corporación de Servicios de Sonido y Visión (CSSV) instalará en las Islas Malvinas nuevo equipamiento de radio VHF para proporcionar cobertura a la totalidad del territorio insular, llegando incluso a puntos donde actualmente no se recepciona señal alguna.

La operación implica la instalación de transmisores en March Ridge, lugar donde se construirá el nuevo aeropuerto local, emitiendo hacia la retransmisora principal, en el Monte María, en la Gran Malvina. Se espera que las tareas se completen hacia las Pascuas de 1984, con un costo total de £170.000.

La Corporación División Radio, del Servicio Radial de las Fuerzas Británicas, se encuentran en las Islas desde las seis semanas posteriores al cese de hostilidades, apoyando a la Estación Radial de Islas Malvinas con personal de locutores e ingenieros, abarcando sólo la zona de Puerto Argentino. En los últimos doce meses, los estudios fueron reequipados por los ingenieros de CSSV.

Acualmente, se transmite durante 16½ horas al día una programación mezclada para satisfacer a la comunidad civil y militar, con 3 fuentes proveedoras de programas; desde los estudios centrales de CSSV en Londres, del Servicio Transoceánico de la BBC y material local producido entre el Servicio Radial de las Fuerzas Británicas y la Estación Radial Islas Malvinas.

Por otro lado, la División TV de CSSV, provee programas para transmitir en circuito cerrado y la División Operaciones Comerciales, videocasettes con películas de entretenimiento y shows en vivo.

ORIGEN: RAF NEWS 7-OCT-83

2. En estrecha colaboración entre la Royal Navy y la RAF, funciona desde JUL-82 una estación meteorológica móvil en Islas Malvinas, dependiente del Real Servicio Meteorológico con sede en Londres. La estación es capaz de emitir un parte meteorológico mundial en 4 minutos y es asistida por un computador Cyber 205, recepcionando información satelitaria desde la metrópolis.

Sirviendo no sólo a la Task Force, sino también a medios civiles, con este servicio se ha logrado obtener un 28% más de certeza en los pronósticos emitidos.

ORIGEN: RAF NEWS 7-OCT-83

3. El primero de muchos barcos con destino a Islas Malvinas, zarpó de Avonmouth (Inglaterra) el 26-SEP-83 con material para iniciar la

CONTI///

construcción del nuevo aeropuerto internaciónal a levantarse en el archipiélago. El buque Merchant Providence de 14.000 tn. arribará a las Islas entre el 16 y 19-OCT-83 transportando equipos para construir un muelle flotante a fin de permitir el amarre de los barcos en el nuevo asentamiento de Mare Harbour.

Equipado con una grúa capaz de elevar 150 tn. el buque desembarcará camiones y material pesado directamente en proximidades de la playa. El consorcio constructor, Laing-Mowlem-ARC, reveló los detalles de la operación recientemente, indicando que la tarea implica el embarque de 250.000 tn. de material de construcción y maquinaria desde Gran Bretaña y 600.000 tn. de arena y roca desde diferentes puntos de las Islas.

La nave, espera llegar al mismo tiempo que el personal que proporcionará la fuerza principal de mano de obra, quien ya voló a Ciudad del Cabo (Sudáfrica), para embarcarse en el vapor de la línea Cunard "England" e integrada por 1.000 hombres, a cuyo cargo estará la instalación del aeropuerto y el camino anexo de 5 millas de longitud, además de los obradores necesarios, que contarán con dormitorios, hospital, biblioteca, capilla, restaurante y una unidad de recreación. El último trabajo por realizarse será la ruta entre Puerto Argentino y el aeropuerto, de 30 millas de largo.

Contando no sólo con las aplicaciones militares, el nuevo aeropuerto podrá ser apto para el desarrollo del turismo, como lo manifiesta el diario isleño, esperando así establecer un mejoramiento económico a largo plazo con viajeros desde Australia y Nueva Zelandia.

ORIGEN: RAF NEWS 7-OCT-83

327

328.

ARTICULOS PRENSA APARECIDOS EN MEDIOS PERIODISTICOS BRITANICOS

Financial Times 29MAR82:

La Armada Argentina ha despachado hacia el sur cinco naves, dos destructores, dos corbetas, un submarino y un guardacosta. En tanto, los cuarenta infantes de marina británicos han sido enviados a la zona. En tanto las conversaciones diplomáticas se han mantenido en extricto hermetismo.

Daily Express 29MAR82:

El Endurance posee dos cañones ametralladores Bofor de 20mm, dos helicópteros y cuarenta marinos a su bordo. Argentina ha enviado a las fragatas Drumond y Granville, y posteriormente los destructores Hércules y Santísima Trinidad con un armamento muy superior desde todo punto de vista. También un submarino argentino está operando en el área.

El barco de aprovisionamiento de la Marina Real John Biscoe (no posee armamento) partió de Montevideo con cuarenta infantes más, hacia el Atlántico Sur.

Argentina está en banca rota o al borde de ésta, amen de estar ligada a GB. en varios puntos de su economía y esto es mucho más dañino para su desarrollo de agravarse la presente situación , que lo que el Endurance le puede llegar a hacer.

Dictadores de "plomo" del tercer mundo están ansiosos de probar su "machismo" atropellando las posesiones británicas remanentes en ultramar.

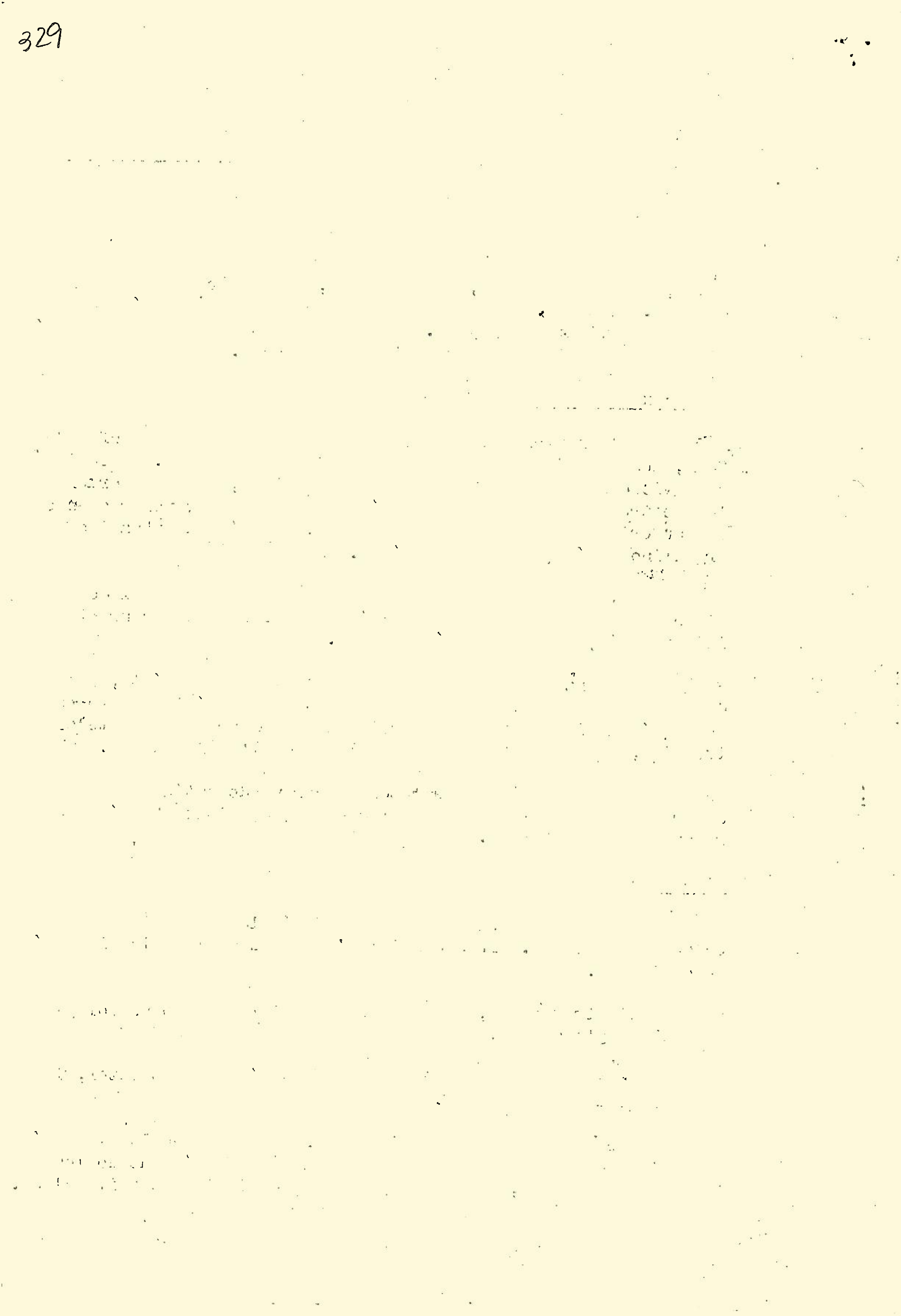
Times 29MAR82:

El Ministerio de Defensa confirmó la presencia argentina en aguas australes. Ambas cancillerías han descripto la situación como "tensa".

Mientras tanto, inadaptados prendieron fuego un Colegio de habla inglesa en B.A.

En tanto el ARA Bahía Paraíso fondeó en Saint Peter, la isla mayor de las Georgias.

Voceros oficiales británicos advirtieron que la situación se debía "a que los trabajadores en la zona no habían hecho los tramites necesarios, ergo fueron declarados inmigrantes ilegales".



El Daily Telegraph 29MAR82:

Las autoridades de B.A. han reafirmado su posición, ante la "abierta intimidación" de haber enviado el John Biscoe.

El Times 29MAR82 (otro artículo:

Es realmente claro que la presencia argentina es una abierta ofensa a GB y un reto a su soberanía. GB tendrá que ayudar a que los isleños obtengan el mejor de los arreglos, y para esto deberá poner a los argentinos si es necesario un precio militar.